6/2017 November | Dezember € 8,90

A: € 9,80; CH: sFr 17,80; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00

SCHIFF Classic

Schiff & Zeit 98

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

4 198450 008908 06

Die *Blücher*
Drei Schiffe, ein Name – Entwicklung und Einsätze

Schicksalsjahr 1942

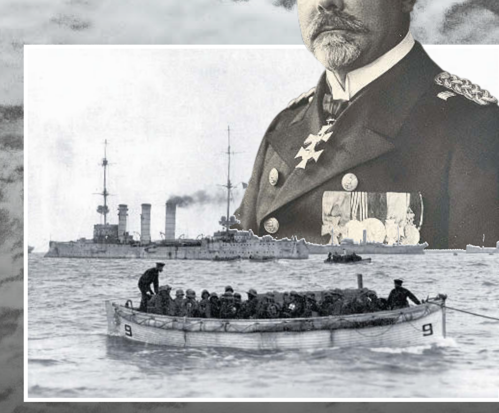
Höhepunkt der Atlantikschlacht



Wrackfund: Im Eis gesunken, jetzt entdeckt: die *Constantin*



Patrouillen-Boote: So jagte die US Navy den Vietcong



Albion 1917: Erste erfolgreiche Landungsoperation der Marine

Magazin + Bücher der Handelsschifffahrt

Die ganze Welt der Seefahrt gestern und heute auf 320 Seiten. Das Magazin als Buch. Band 2 jetzt erhältlich!

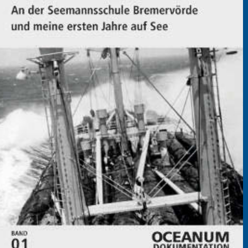
OCEANUM. Das maritime Magazin informiert Sie Jahr für Jahr kompetent und zugleich unterhaltsam über alle Themen der internationalen Seefahrt. Es berichtet fachlich fundiert und erzählt anschaulich über Schiffe, Menschen, Häfen und das Meer.
In unserem Magazin trifft Nostalgie auf Gegenwart. Historische Themen haben hier ebenso ihren Platz wie junge Entwicklungen und aktuelle Trends.






OCEANUM Das maritime Magazin als Buch
Herausgegeben von Harald Focke und Tobias Gerken
14,8 x 21 cm, 320 Seiten, Euro 15,90
Band 1:
ISBN 978-3-86927-501-7
Band 2:
ISBN 978-3-86927-502-4





Wolfgang Bendick
Vom Decksjungen zum Matrosen
An der Seemannsschule Bremervörde und meine ersten Jahre auf See
ISBN 978-3-86927-551-2, 251 Seiten, Euro 14,90



OCEANUM SPEZIAL
Bremen + Bremerhaven
Harald Focke erzählt maritime Geschichten aus Bremen und Bremerhaven anschaulich, leicht verständlich, spannend und überraschend.
ISBN 978-3-86927-601-4, 144 Seiten, Euro 14,90





Frank-Roland Fließ · Reinhard Kramer
Die Hochseefischereiflotte von Saßnitz und Rostock
Fotografien von den Anfängen nach dem Zweiten Weltkrieg bis 1990
»Schifffahrt und Fotografie«, 96 Seiten, 27 x 24 cm, über 80 großformatige, teils farbige Abbildungen, gebunden, Euro 19,90, ISBN 978-3-86927-089-0

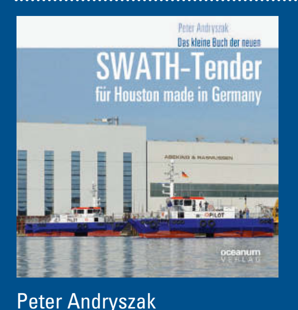


Harald Focke · Frank Scherer
Mit dem Kombischiff nach Rio und Fernost
Hamburg Süd, Hapag und NDL 1950–1968
88 Seiten, 21 x 26,5 cm, zahlreiche Abbildungen, gebunden, Euro 19,90, ISBN 978-3-86927-421-8





Gert Uwe Detlefsen · Peter Baltes
Schatzdampfer VANDALIA
80 Seiten, 21 x 26,5 cm, zahlreiche Abbildungen, gebunden, Euro 24,90, ISBN 978-3-86927-422-5





Peter Andryszak
Das kleine Buch der neuen SWATH-Tender für Houston made in Germany
96 Seiten, 21 x 21 cm, zahlreiche farbige Abbildungen, gebunden, Euro 17,90, ISBN 978-3-86927-414-0



Detlef Hechtel
Signale der Seefahrt
192 Seiten, 21 x 26,5 cm, zahlreiche Abbildungen, gebunden, Euro 29,90, ISBN 978-3-86927-423-2





Jens Bald
Eisbrecher in Hamburg
96 Seiten, 21 x 26,5 cm, zahlreiche Abbildungen, gebunden, Euro 19,90
ISBN 978-3-86927-424-9

Fordern Sie kostenlos unser Gesamtprogramm an!

oceanum VERLAG



Oceanum Verlag e.K. · Thienkamp 93 · D-26215 Wiefelstede
Telefon 04402 / 5 95 56 99 · info@oceanum.de

Liebe Leserinnen und Leser,

die sowohl intern als auch öffentlich geführten leidenschaftlichen Diskussionen der vergangenen Wochen und Monate über das Traditionsverständnis der Bundeswehr betreffen auch die Marine. In kleinerem Umfang zwar, versteht sich, denn die Marine ist ja klein, aber deswegen nicht weniger intensiv. In erster Linie geht es um die Büste eines verdienten (sagen die einen) oder unverdienten (sagen die anderen) Admirals in der Aula der Marineschule Mürwik. Ganz unabhängig von den Hintergründen und davon, wie die Sache letztendlich ausgehen wird, zeigt die Kontroverse vor allem, dass sich die Marine mit ihrer Tradition schwertut.

Das wiederum hat eine lange Tradition. Denn wirft man einen Blick in die Geschichte der deutschen Marine(n), dann türmen sich geradezu Traumata auf, die sämtlich unbewältigt erscheinen. Schon Admiral Alfred von Tirpitz fürchtete, mit seiner hochgerüsteten Flotte ähnlichen Schiffbruch zu erleiden wie einst die Reichsflotte, die mit ihrer Versteigerung im Jahre 1853 bekanntlich ein jähes Ende gefunden hatte. 1918 stand im kollektiven Gedächtnis für das Totalversagen der Kaiserlichen Marine: Erst erfüllte sie im Krieg ihre selbst gesteckten, hohen Erwartungen nicht, und dann entzündete sie auch noch den Funken der Revolution. Unternehmen „Albion" (ab Seite 54), die geplante „Todesfahrt" und die Selbstversenkung der Flotte in Scapa Flow 1919 waren mehr oder minder geglückte Versuche, ihr ramponiertes Image aufzupolieren, sprich: ihre Ehre wiederherzustellen.

Der Bau des Panzerschiffes A muss als Zeichen eines auferstandenen maritimen Selbstbewusstseins gedeutet werden. Und dass sich das Marineoffizierkorps nach 1933 alles in allem ohne nennenswerte Friktionen Hitlers Machtapparat zur Verfügung stellte und den Aufbau einer starken Kriegsmarine nach Kräften förderte und forderte, bleibt ohne ihr Trauma des Ersten Weltkriegs unverständlich. Nicht von ungefähr wurde Admiral Karl Dönitz zum Durchhalteadmiral und letzten Reichspräsidenten, dem Hitler sein uneingeschränktes Vertrauen schenkte. Ein zweites Mal, das wusste der Diktator genau, würde sich die Marine nicht gegen eine politische Führung stellen, sie würde eisern durchhalten – bis in den Untergang. Dass die beiden Ex-Oberbefehlshaber Raeder und Dönitz in Nürnberg den Seekrieg verteidigten und die Marine insgesamt als „unbefleckt" und „rein" darstellten, korrespondierte mit den Überzeugungen der meisten ehemaligen Angehörigen und der öffentlichen Wahrnehmung bis teilweise in die 1970er-Jahre hinein. Erst intensive wissenschaftliche Forschungsarbeiten konnten in Jahrzehnten festgefahrene Deutungsmuster widerlegen. Wer weiß, ob spätere Generationen zu ganz anderen Schlüssen und neuen Perspektiven gelangen werden.

Nicht dauerhaft-einheitliche Ansichten über die deutsche maritime Vergangenheit und ihre höchsten Repräsentanten sind wünschenswert, sondern kritische Neubewertungen, die immer von den Wertvorstellungen der Zeit abhängen, in der sie entstehen. Nur so kann Tradition, die eine Auseinandersetzung mit Kontinuitäten *und* Brüchen sein soll, lebendig bleiben. In diesem Sinn muss uns jede Diskussion willkommen sein.

Eine spannende Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht

Ihr

Guntram Schulze-Wegener



Dr. Guntram Schulze-Wegener, Fregattenkapitän d. R., Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur



Tradition lebt von Neubewertungen: die Großadmirale a. D. Karl Dönitz und Erich Raeder Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



INHALT



TITELTHEMA | Atlantikschlacht 1942

Unterseeboote am Feind

Auftrag: Versenken!

Im vierten Kriegsjahr hatten die deutschen U-Boote so viel zu tun wie nie zuvor: Nordmeer, Nord- und Westatlantik, das Mittelmeer, der Indische Ozean und als neue „Front" die US-Ostküste. Trotz forcierter Abwehrmaßnahmen der Alliierten waren die Versenkungserfolge hoch. Aber nicht mehr lange

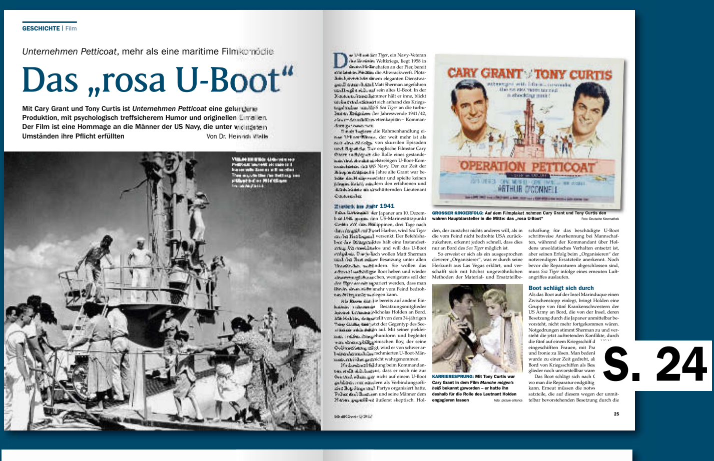
5 kurze Fakten

ZEIT: 1942
ORT: Nordmeer, Atlantik, Mittelmeer, Indischer Ozean
GRUND: Versenkung feindlichen Schiffsraumes
VERLAUF: Höhepunkt deutscher Erfolge
EREIGNIS: Krieg mit Unterseebooten

AUF FEINDSUCHE: 1942 waren die deutschen U-Boote im Atlantik so erfolgreich wie nie zuvor. Doch das Blatt begann sich zu wenden

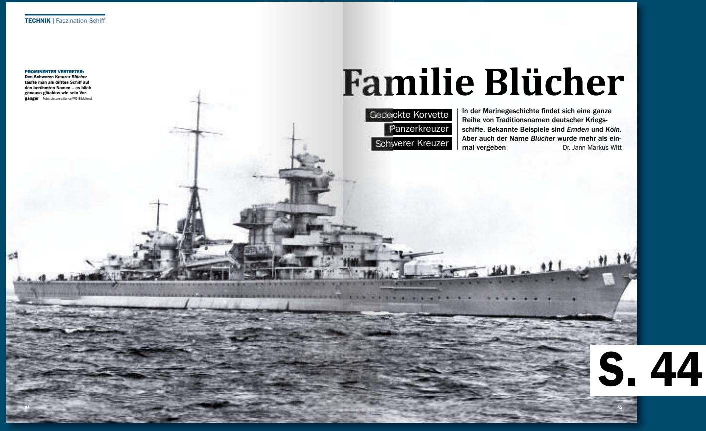
Foto: picture-alliance/akg-images

▶ Titelthema













Titelbild: Ein deutsches U-Boot auf Feindfahrt. Im vierten Kriegsjahr hatten die Boote so viel zu tun wie nie zuvor, doch die Alliierten holten zum Gegenschlag aus

Titelfotos: picture-alliance/Sueddeutsche Zeitung Photo, picture-alliance/WZ-Bilddienst, Heinrich Rahden, picture-alliance/SZ-Photo, picture-alliance/akg-images, picture-alliance/akg-images



Nord-Ostsee-Kanal

Der Kaiser legt an

Auf dem Foto ist er nicht zu sehen, aber die Körperhaltungen der zur Begrüßung Anwesenden lassen erahnen: Wilhelm II. ist soeben eingetroffen! Er war die höchste von etwa 3.900 Persönlichkeiten und Personen, die vom 19. bis 21. Juni 1895 an den bis dahin wohl größten Feierlichkeiten im Kaiserlichen Deutschland teilnahmen. Anlass war die prunkvolle Einweihung des Kaiser-Wilhelm-Kanals, eines der finanziell wie auch bautechnisch aufwendigsten deutschen Bauwerke im 19. Jahrhundert. Mit einer Gesamtlänge von 98,7 Kilometern verband und verbindet er die Nord- mit der Ostsee, genauer: die Elbemündung bei Brunsbüttel mit der Kieler Förde bei Holtenau. Selbstverständlich lagen der Planung, die in die Regierungszeit Kaiser Wilhelms I. zurückreichen, flottenstrategische Überlegungen zugrunde, machtpolitische und ökonomische Interessen flossen ineinander, im Laufe der Jahrzehnte freilich mit unterschiedlichen Gewichtungen. Nach wie vor besitzt die seit 1948 offiziell Nord-Ostsee-Kanal bezeichnete und weltweit am meisten befahrene künstliche Wasserstraße eine herausragende Bedeutung für Technik, Verkehrswirtschaft und Marinestrategie. Was aber kaum bekannt ist: Der für die Marine generell wenig begeisterte Kaiser Wilhelm I. legte am 3. Juni 1887 den Grundstein des Kanals und zog sich bei dieser Zeremonie eine Erkältung zu, die er bis zu seinem Tod am 9. März 1888 nicht mehr loswerden sollte. Man könnte darin ein böses Omen für die fehlgeleitete Marinepolitik seines Enkels sehen. *GSW*



Foto: picture-alliance/ZB

Serie Deutsche Schiffe

Leo Schlageter

Segelschulschiff der Kriegsmarine – und noch immer im Einsatz

Erster Kommandant der *Leo Schlageter* war Fregattenkapitän Bernhard Rogge, später Konteradmiral der Bundesmarine

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Das dritte Segelschulschiff der *Gorch-Fock*-Klasse lief am 30. Oktober 1937 unter der Baunummer 515 bei der Hamburger Werft Blohm & Voss vom Stapel. Der Inspekteur des Bildungswesens der Kriegsmarine, Admiral Alfred Saalwächter, taufte das Schiff, das am 12. März (nach einer anderen Quelle am 12. Februar) 1938 als Schulschiff für Seeoffizier- und Unteroffizieranwärter in Dienst stellte und dem Inspekteur des Bildungswesens unterstand. Leo Schlageter galt für die Nationalsozialisten als Märtyrer ihrer Bewegung und wurde als Namensgeber für das neue Segelschulschiff genutzt. Schlageter hatte am Ersten Weltkrieg teilgenommen, kämpfte anschließend im Baltikum, im Ruhrgebiet und in Oberschlesien und geriet nach der Besetzung des Ruhrgebietes durch die Franzosen 1923 bei Störung einer Eisenbahnverbindung durch Verrat in Gefangenschaft, wo man ihn zum Tode verurteilte und hinrichtete.

Das Schiff lief bereits wenige Wochen nach der Indienststellung zu einer Südamerikareise aus und kollidierte am 23. März 1938 in der Nähe von Dover in dichtem Nebel mit dem britischen Dampfer *Trojanstar* – nicht schwer zwar, aber *Leo Schlageter* musste in Hamburg repariert werden. Anschließende Auslandsreisen führten das Schiff nach Kopenhagen, Santa Cruz de Tenerife, Recife und Pernambuco. Während des Zweiten Weltkriegs zur Ausbildung genutzt, kam die *Leo Schlageter* erst ab Januar 1944 wieder zu Schulzwecken in den Einsatz und lief am 14. November bei einer Ausbildungsfahrt auf eine sowjetische Minensperre. Nach dem Krieg fiel das Segelschulschiff an die USA, die es 1947 an Brasilien verkauften, wo es unter dem Namen *Guanabra* fuhr und 1961 an Portugal weiterverkauft wurde. Als *Sagres* fährt Ex *Leo Schlageter* noch heute unter portugiesischer Flagge. *AK*

Buchtipp

Sicht von unten

Maschinenmaat auf der *Graf Spee*

Die Selbstversenkung der *Admiral Graf Spee* vor Montevideo am 17. Dezember 1939 ist eine der bemerkenswertesten Episoden der deutschen Marinegeschichte, der sich diese Veröffentlichung widmet. Es ist das Tagebuch von Johannes (Hans) Götz, der vom 25. Mai 1936 bis zum Tag der Selbstversenkung als Maschinenmaat auf dem Panzerschiff gefahren ist. Dem Sohn als Herausgeber war es wichtig, die Aufzeichnungen seines Vaters vollständig zu publizieren und dabei auch die Begeisterung des damals 25-jährigen Tagebuchschreibers über „große Führerreden" oder das „herrliche Schauspiel" einer Frachterversenkung nicht auszusparen. Diese einmalige Quelle gewährt Einblicke in das Denken, Fühlen und Handeln junger Soldaten jener Zeit. Aber es ist zugleich auch eine Verneigung vor dem *Spee*-Kommandanten Hans Langsdorff, dessen unkonventioneller Entschluss die Besatzung vor dem Untergang bewahrte. *STK*



***Sie nannten ihn „Graf Spee". Das Tagebuch von Hans Götz. Obermaat auf dem Panzerschiff Admiral Graf Spee*. Biberacher Verlagsdruckerei, Biberach 2017, 175 Seiten, 177 Abbildungen, 19,80 Euro**

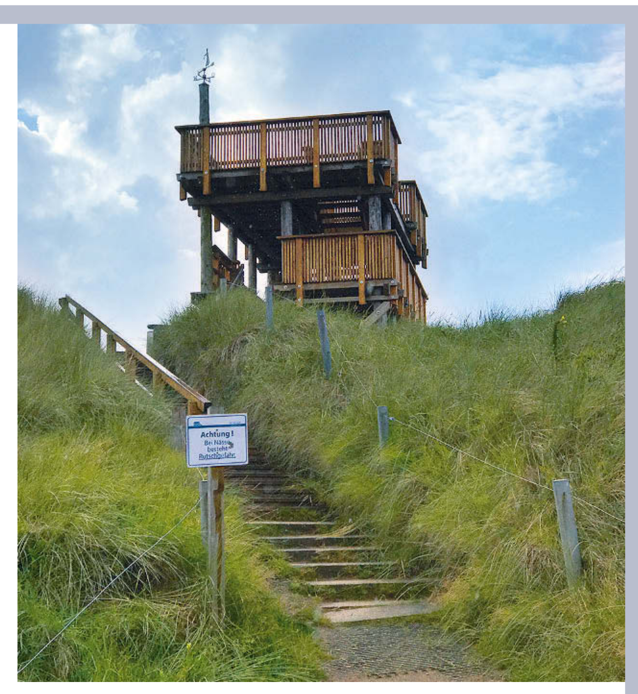
Seemannsgarn

Maleens Knoll

Warum die höchste Düne in St. Peter Ording so heißt

In der Ortschronik von St. Peter Ording ist die anrührende Geschichte eines jung verlobten Paares verzeichnet, nach der eine hohen Düne benannt ist: Maleens Knoll oder Magdalenen-Spitze. Diese Geschichte könnte auch mit „Es war einmal“ beginnen, denn sie erinnert an ein Märchen und trug sich vor etlichen Zeiten zu. Ein junges Mädchen namens Maleen, das einem Seemann versprochen war, saß jeden Abend auf der höchsten Düne an ihrem Spinnrad und hielt Ausschau nach ihrem künftigen Mann, der zur See gefahren war, um genügend Geld für ihre Ehe zu verdienen. Um auch des Nachts und in den Wintermonaten die Zeit zu nutzen, zündete sie eine Laterne an, spann weiter und warf immer einen Blick auf das weite Meer. So vergingen viele Jahre, doch ihr Verlobter kehrte nicht zurück. Die Bewohner von St. Peter und Ording hatten sich an die Lampe gewöhnt und erschraken, als eines Tages kein Licht mehr auf der Düne brannte. Sie sahen nach und fanden das Mädchen leblos vor ihrem Spinnrad liegen. Viele Wochen später wurde ein toter Seemann an das Ufer gespült, der denselben Ring wie Maleen trug. In dem Moment, als sein Schiff in einem schweren Sturm gekentert und er von den Fluten verschlungen worden war, war auch Maleen gestorben. *GSW*

Foto: G. Mühlen/Sammlung GSW



An der Stelle, wo heute die Aussichtsplattform steht, soll Maleen nach ihrem Verlobten Ausschau gehalten haben

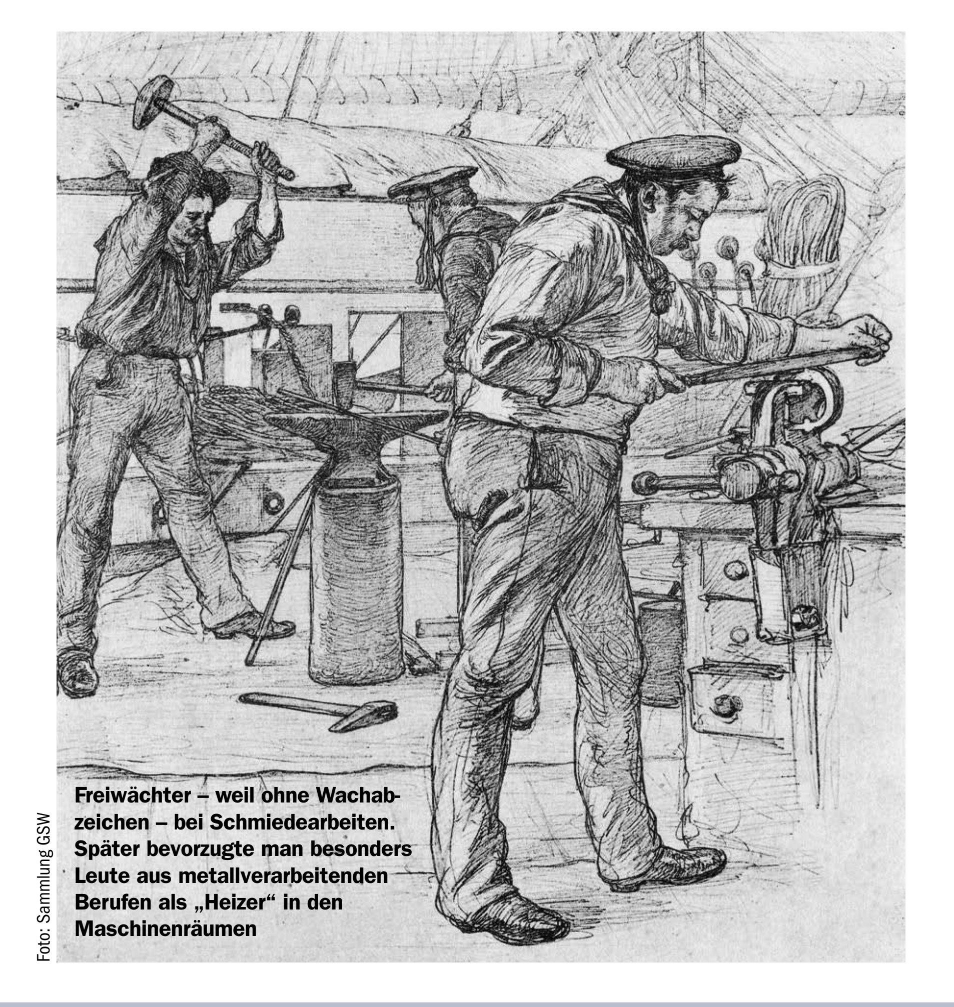
Brauchtum

Schwerstarbeit

Schmiede an Bord

Früher gab es hölzerne Schiffe und eiserne Seeleute, heute gibt es eiserne Schiffe und hölzerne Seeleute“ war ein üblicher Spruch seit Aufkommen der großen Eisenschiffe. Eiserne Kerle, also Schmiede, waren aber auch auf Segelschiffen keine Seltenheit, zumal seit Mitte des 19. Jahrhunderts Schiffe ohne Hilfsmaschinen kaum mehr denkbar waren und weil man für viele notwendige Arbeiten eisernes Werkzeug und Gerät benötigte: Schäkel, Bolzen, Haken, Messer.

Bevor ein Schmied seine Arbeit an Deck begann, deckte man alles sorgfältig mit Segeltuch ab und legte das Tauwerk vor dem gefürchteten Funkenflug außer Reichweite. Eine Pütz mit Wasser stand immer bereit. Feinarbeiten mit der Feile wurden an einer Schraubzwinge erledigt, die ebenso wie der Amboss unter Deck verstaut war, bis sie gebraucht wurde. Das Schmiedefeuer glühte dicht neben dem Amboss auf einem festen Gestell. Erst mit der Einführung von Maschinen verlegte der Schmied seinen Arbeitsplatz fest unter Deck. *AK*



Freiwächter – weil ohne Wachabzeichen – bei Schmiedearbeiten. Später bevorzugte man besonders Leute aus metallverarbeitenden Berufen als „Heizer“ in den Maschinenräumen

Foto: Sammlung GSW

5.000 Jahre Seefahrt

Entdeckt

Schwerer Kreuzer *USS Indianapolis*



Die *Indianapolis* 20 Tage vor ihrer Versenkung durch das japanische U-Boot I-58 dicht unter der Küste Kaliforniens

Foto: picture-alliance/AP Photo (2)

Für Paul Allen ging ein Traum in Erfüllung. Wie am 19. August bekannt wurde, hat der Microsoft-Mitbegründer mit seinem Forschungsschiff *Petrel* das Wrack der *USS Indianapolis* im Nordpazifik aufgespürt – und behält den genauen Ort vorerst für sich. Damit ist eine jahrzehntelange Suche beendet und Allen ein glücklicher Mann, hatte er es sich doch zum Ziel gesetzt, jenen Schweren Kreuzer zu finden, der maßgeblich daran beteiligt war, den Zweiten Weltkrieg zu beenden.

Die 1932 in Dienst gestellte *USS Indianapolis* transportierte im Juli 1945 Bestandteile der Atombombe „Little Boy" von der amerikanischen Westküste nach Tinian und wurde auf dem Rückmarsch am 30. Ju-li von dem japanischen U-Boot I-58 nach Torpedotreffern versenkt. Etwa 300 Mann starben bei dem Angriff, viele kamen im Wasser durch Durst, Sonneneinwirkung und Erschöpfung ums Leben. Bis heute hält sich die Legende, das Haie die meisten von ihnen attackiert und getötet hätten; nach neuen Erkenntnissen haben die Tiere jedoch die Leichen gefressen. Von 1.196 Besatzungsmitgliedern konnten Tage später nur noch 316 Mann lebend geborgen werden. *GSW*

Unterwasseraufnahme vom Wrack des Schweren Kreuzers, der im Juli 1945 wesentliche Teile der Atombombe „Little Boy" transportiert hatte



Gewinnspiel

Aus Anlass der Entdeckung des Schiffswracks verlosen wir fünf DVDs *USS Indianapolis*. Der aufwendige Film über die größte maritime Katastrophe in der Geschichte der USA ist spannend bis zum Schluss und hochkrätig besetzt. In der Hauptrolle: Nicolas Cage.
Schicken Sie eine Postkarte an:
GeraMond Verlag
Stichwort Indianapolis
Infanteriestraße 11a
80797 München
Einsendeschluss ist der 16. November 2017

Aus der Kombüse

Heute: Süße Forelle

Forellen eignen sich für dieses Gericht ideal, das in Israel besonders zu Rosh Hashana (Neujahrstag) serviert wird



Foto: picture-alliance/Foodcollection

Im 16. Jahrhundert streifte die 40 Schiffe starke Flotte von Hairadin an den Küsten von Marseille, Toulon und Genua, um vor allem dem genuesischen Admiral Andrea Doria aufzulauern. In der Mannschaft des Hairadin hatte sich ein gewisser Sinan bewährt, ein Jude, der im Kampf ein Auge verloren hatte und seitdem Sinan der Einäugige genannt wurde. Er galt als glänzender Mathematiker, Architekt, Astronom und Astrologe, weswegen er an Bord unersetzlich war. Er soll nach seiner Seemannszeit die letzten Umbauten der Hagia Sophia geleitet haben, was aber nicht als gesichert gilt. Sicher hingegen ist, dass Sinan ein Freund der jüdischen Küche war – mit einer ganz eigenen Note, denn er liebte gesüßte Speisen, von denen seine „Süße Forelle" überliefert und heute in Israel ein Nationalgericht ist: Den Fisch salzen, pfeffern und mit Mehl betreuen, goldbraun braten und in eine feuerfeste Form legen. Dann die übrigen Zutaten in einem Topf fünf Minuten kochen, über den Fisch gießen und alles weitere fünf Minuten im Backofen backen. Fertig! *AK*

Zutaten (für 4 Personen)

4 Forellen
Salz, Pfeffer
Mehl
Öl zum Anbraten
1 EL Rosmarin
1 EL grüne Minze (fein gehackt)
2/3 Tasse Wasser
2-3 EL Honig
3 EL Rosinen
2 EL Pinienkerne
1 Knoblauchzehe (zerdrückt)
Saft von 2 Zitronen

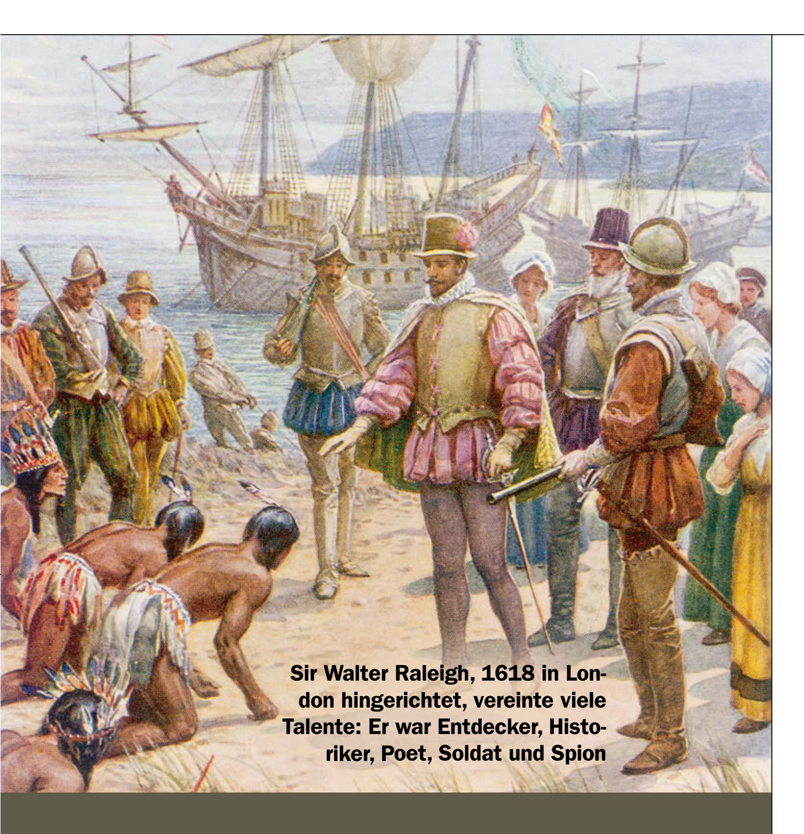
Hätten Sie's gewusst?

„Das lebendige Werk" heißt der gesamte Schiffsteil, der sich im Wasser befindet, im Gegensatz zum „toten Werk" über Wasser.

Am Morgen des 5. August 1914 kappte der britische Kabelleger *Telconia* vor Emden die fünf deutschen Transatlantik-Seekabel. Damit oblag die gesamte deutsche Nachrichten-Übermittlung nach Übersee nun allein in einer nicht abhörsicheren Funkstelle bei Berlin.

Dem Dreimast-Vollschiff *Deutschland* gelang am 15. Oktober 1848 mit 200 Auswanderern an Bord unter russischer Flagge der Durchbruch durch die dänische Blockade in der Deutschen Bucht.

1964 fuhr eine atomgetriebene amerikanische Kampfgruppe in 57 Seetagen um die Erde, ohne Brennstoff zu ergänzen, und legte dabei über 1.000 Kilometer pro Tag zurück.



Sir Walter Raleigh, 1618 in London hingerichtet, vereinte viele Talente: Er war Entdecker, Historiker, Poet, Soldat und Spion

> „Wer die See beherrscht, beherrscht den Handel, wer den Welthandel beherrscht, verfügt über die Reichtümer dieser Welt und folglich über die Welt als Ganzes"
>
> **Sir Walter Raleigh, 1616**

Briefe an die Redaktion

„Filmklassiker", Schiff Classic 5/2017

Ich möchte Sie sehr ausdrücklich sowohl unterstützen als auch zu Ihrem Vorhaben beglückwünschen, zukünftig unter der Rubrik „Marine-Filmklassiker" regelmäßig Filmrezensionen vorzunehmen! Ich halte Ihr Vorhaben für sehr berechtigt, wünschenswert und für ungemein erweiterungsfähig!

Dr.-Ing. Jürgen Wessel, DGSM Regionalgruppe Hamburg

Schiff Classic 4/2017 und 5/2017

Ich lese gerade wieder begeistert in der Ausgabe 5/2017 – es macht einfach Spaß!!! Im Artikel über die *Hohenzollern* hat allerdings der Fehlerteufel zugeschlagen. Die *Hohenzollern* hatte laut Gröner eine Besatzung von zwölf Offizieren und 301 bis 342 Mannschaften (laut Hildebrand/Röhr/Steinmetz waren es zwölf Offiziere und 312 bis 354 Mannschaften).

Zu Ausgabe 4/2017, Schlachtkreuzer *Von der Tann*, hier zum Bild auf Seite 20: Es ist meiner Ansicht nach doch auf *Von der Tann* aufgenommen worden und nicht, wie von Rainer Ungänz in seinem Leserbrief in der letzten Ausgabe angemerkt, an Bord eines Schiffes der *Helgoland*-Klasse. Die Anordnung der Scheinwerfer und die Stellung des Bootkrans entsprechen dem der *Von der Tann*. Darüber hinaus war die *Helgoland*-Klasse mit 30,5-Zentimeter-Geschütztürmen ausgerüstet und nicht mit 28-Zentimeter-Türmen.

Gerd Sander-Nather, Bad Salzuflen

„Filmklassiker", „Der Fall von Tsingtau", Schiff Classic 5/2017

1. Die Rubrik ist wohl primär für Cineasten von Bedeutung und weniger für an Marine- und Seefahrtsgeschichte Interessierte. Wenn überhaupt eine Aufnahme in *Schiff Classic*, dann höchstens einmal pro anno; besser gar nicht.
2. Kiautschou war kein Schutzgebiet, sondern ein Pachtgebiet, dem als Gouverneur ein Seeoffizier vorstand, der wiederum dem Reichsmarineamt unterstand. Die deutsche Nutzung war auf 99 Jahre begrenzt.

Klaus Henkel, Meckenheim

„Fliegende Fische", Schiff Classic 5/2017

Eine ganz hervorragende, breite Themenwahl und eine wirklich tolle Aufmachung dieser außerordentlich kompetenten Zeitschrift. Deshalb lese ich diese seither bevorzugt und bin stets voller spannender Vorfreude. Leider hat sich im Artikel „Fliegende Fische" auf der Seite 54 unten rechts ein falsches Bild „eingeschlichen". Dieses zeigt nicht die MM-38-Startgeräte auf S 78 Ozelot, sondern Startgeräte des RGM 84 Harpoon.

Jens Gertig, KptLt. a. D., Leck

Schreiben Sie an:
redaktion@schiff-classic.de
oder: *Schiff Classic*, Postfach 400209, 80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.

Unterseeboote am Feind

Auftrag: Versenken!

Im vierten Kriegsjahr hatten die deutschen U-Boote so viel zu tun wie nie zuvor: Nordmeer, Nord- und Westatlantik, das Mittelmeer, der Indische Ozean und als neue „Front" die US-Ostküste. Trotz forcierter Abwehrmaßnahmen der Alliierten waren die Versenkungserfolge hoch. Aber nicht mehr lange Von Dr. Armin Kern



NACHSCHUB FÜR DIE ROTE ARMEE: **Angriff auf den britischen Nordmeergeleitzug PQ 17 im Juli 1942, der durch deutsche U-Boote und Flugzeuge schwere Verluste erlitt** Foto: Interfoto/Miller



5 kurze Fakten

ZEIT: 1942
ORT: Nordmeer, Atlantik, Mittelmeer, Indischer Ozean
GRUND: Versenkung feindlichen Schiffsraumes
VERLAUF: Höhepunkt deutscher Erfolge
EREIGNIS: Krieg mit Unterseebooten



WEG FREI: Ein U-Boot folgt Minensuchbooten, die das Seegebiet nach Minen absuchen und so für die Unterseeboote passierbar machen Foto: Interfoto/Science & Society/Past Pix

DIE JAGD BEGINNT: Tagelange, oft vergebliche Versuche, Beute ausfindig zu machen, bestimmten die Bordroutine Foto: picture-allianc s/akg

FERTIG ZUM AUSLAUFEN: Insgesamt verfügte die Kriegsmarine (Stichtag 1. Januar 1942) über 249 im Dienst befindliche Boote, von denen aber nur 91 unmittelbar im Einsatz standen Foto: Interfoto/Science & Society/Past Pix

Wie so oft in der Geschichte des Zweiten Weltkriegs kam wieder einmal alles anders. Noch während einer „Führerbesprechung" am 17. September 1941 hatte der Befehlshaber der U-Boote Admiral Karl Dönitz um frühzeitige Unterrichtung gebeten, falls der Krieg mit den USA unvermeidbar würde. Er wollte dann alle notwendigen Schritte in die Wege leiten, um seine U-Boote bei Beginn der Feindseligkeiten sofort an der Ostküste der Vereinigten Staaten operieren zu lassen.

„Nur so ließen sich die Vorteile eines ‚Paukenschlags' voll ausnutzen, der in der Überraschung in einem Gebiet schwacher Abwehr bestand", schreibt Dönitz in seinen Erinnerungen *Zehn Jahre und zwanzig Tage*. Der Befehlshaber der U-Boote (BdU) sah hier ungeahnte Möglichkeiten für Versenkungserfolge, denn trotz langer Anmarschwege stellte die Ostküste Nordamerikas einen vielversprechenden Operationsraum dar. Zudem verfügte die Navy über wenig Erfahrung im U-Boot-Krieg. Die Zeichen standen also positiv.

Tatsächlich aber verstrich wertvolle Zeit, und als die Japaner am 7. Dezember den US-Stützpunkt Pearl Harbor angriffen, blieb die deutsche Seekriegsleitung (Skl) darüber im Unklaren. Erst am 9. Dezember und damit zwei Tage vor der deutschen Kriegserklärung an die USA erhielt Dönitz von Hitler die Freigabe für den Kampf gegen amerikanische Schiffe. Hierfür kamen die großen Boote vom Typ IX B infrage, die bei zehn Knoten einen Fahrbereich bis 13.000 Seemeilen aufwiesen und von denen Dönitz zwölf sofort losschicken wollte.

Sofort auslaufen!

Die Seekriegsleitung bewilligte jedoch nur sechs Boote. Zum einen stand die Führung unter dem Eindruck deutlicher Verluste im Mittelmeer, wo innerhalb von nur zwei Monaten acht Boote vernichtet worden waren. Zum anderen beurteilte der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine Großadmiral Erich Raeder die Lage weitaus kritischer als der BdU: Anfangserfolge seien sicher, aber die Amerikaner würden schnell dazulernen, sodass die U-Boote nach kurzer Zeit wieder in den Mittelatlantik ausweichen müssten.

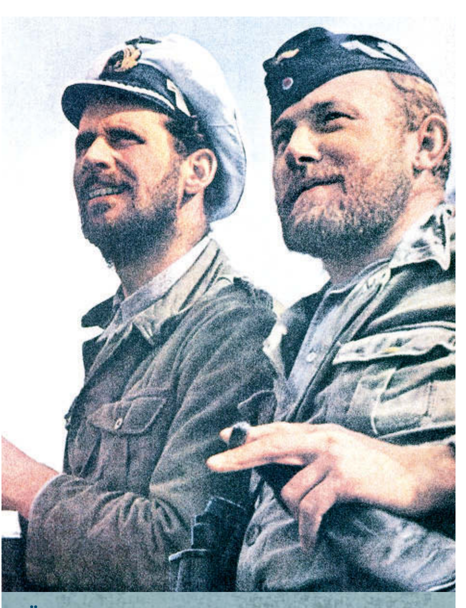
Der U-Boot-Krieg hatte sich zu diesem Zeitpunkt – Stichtag 1. Januar 1942 – insgesamt zwar positiv entwickelt, was für eine schnelle Reaktion und damit für Dönitz sprach. Insgesamt verfügte die Kriegsmarine über 249 (im Dienst befindliche) Boote, von denen allerdings nur 91 im Einsatz standen, die wie folgt disloziert waren: 55 im Nordatlantik (davon nur 22 in See), 26 im Mittelmeer, sechs vor Gibraltar, vier im Norwegenraum, der Rest lag zur Überholung in den Werften oder wurde zu Ausbildungszwecken genutzt.

Trotz der erzielten Erfolge der U-Boot-Waffe konnte bei diesen Relationen von einer strategischen Kriegführung mit Unterseebooten nicht die Rede sein, was für die Zurückhaltung der Skl spricht. Hinzu trat die Unsicherheit in der Gesamtkriegführung Anfang 1942. Hitler, der in den Unterseebooten eine (vor allem propagandistisch hervorragend verwertbare) wertvolle Waffe in Krisensituationen betrachtete, forderte von der Kriegsmarine Anfang 1942 laufende Präsenz im Mittelmeer und „äußerste Anstrengungen" im Norden, um befürchtete alliierte Aktionen im Norwegenraum zu verhindern.

Das bedeutete für Dönitz, der im Gegensatz zu Hitler und der Wehrmachtführung alliierte Landungsunternehmen dort für aussichtslos und daher unrealistisch hielt, von seinen ohnehin spärlich vorhandenen U-Booten 18 bis 20 für ein Defensiv-Szenario in der Nordflanke ständig bereithalten zu müssen. Was er hingegen wollte, war eine weitaus offensivere Verwendung des Waffensystems U-Boot gegen die Amerikaner, wo – noch – schnelle Siege lockten, und Vorstöße in den Südatlantik, wo die „grauen Wölfe" den britischen Nachschub für Afrika empfindlich treffen konnten.

Anfang Januar erreichten sieben Boote vom Typ VII Neufundlandbank, und was dann als erster „Paukenschlag" in die Geschichte einging, wurde sogar nur mit fünf größeren Booten vom Typ IX durchgeführt, die von der Biskaya-Küste in die Angriffsräume zwischen dem St. Lorenzstrom und Cap Hatteras ausliefen.

> **„Ich kann daher nur immer wieder betonen, dass es darauf ankommt, möglichst bald zu versenken, möglichst bald mit möglichst vielen U-Booten, die sich tatsächlich in See, in der Operation befinden, den Gegner zu schädigen. Was heute versenkt wird, ist wirkungsvoller, als was erst etwa im Jahre 1943 versenkt wird"**
>
> Dönitz beim Lagevortrag vor Hitler am 14. Mai 1942



FÜR DIE PROPAGANDA: Die „grauen Wölfe" und ihre Besatzungen hatten nach Ansicht ihres Befehlshabers entscheidenden Anteil am Ausgang des Krieges
Foto: Interfoto/DanielD

Admiral Dönitz: „Um sicherzustellen, dass diese U-Boote überraschend und schlagartig auftraten, bekamen sie Befehl, beim Anmarsch von der Neufundlandbank bis zur Ostküste Amerikas unsichtbar zu bleiben. Sie durften auf dem Wege dorthin nur wertvolle Ziele, Schiffe über 10.000 BRT, angreifen. Ich behielt mir außerdem vor, den Zeitpunkt für die Freigabe des gleichzeitigen Angriffs aller fünf Boote unter der amerikanischen Küste durch FT (Funktelegrafie, d. Red.) zu bestimmen, da er sich nach Wetterlage und der davon abhängigen Vormarschgeschwindigkeit der nach Westen laufenden U-Boote richten musste." Innerhalb von 14 Tagen versenkten diese fünf Boote 15 gegnerische Schiffe!

Erfolgreicher Beginn

Karl Dönitz vermochte der Skl weitere mittlere und große Boote abzutrotzen, sodass – auch wegen der Unerfahrenheit der Amerikaner – durch überraschende Angriffe dicht unter der Küste bei geringen eigenen Verlusten steigende Versenkungsziffern erreicht werden konnten. Erst Mitte März hatte die Navy mit einem ihrer Zerstörer ein deutsches U-Boot vernichtet. Diese verheerende Bilanz im eigenen Küstenvorfeld ist umso erstaunlicher, als die Amerikaner in der Geleitzugsicherung im Nordatlantik durchaus respektable Ergebnisse erzielt hatten.

Dass sie vor ihrer eigenen „Haustür" hingegen kaum etwas Messbares zustande brachten, unterstrich Dönitz' Willen, hier



SPÄTE REAKTION: Die Amerikaner ließen sich mit Maßnahmen gegen die Angriffe deutscher Unterseeboote Zeit – mit schwerwiegenden Folgen
Foto: picture-alliance/akg

VOR DER KÜSTE FLORIDAS: Wahrscheinlich der britische Tanker *Empire Mica*, der im Juni 1942 von *U 67* torpediert worden war
Foto: Interfoto/Antiquariat Felix Lorenz

noch engagierter tätig zu werden, zumal dauerhaft kein wirksamer Schutz des Verkehrs erkennbar war und die ersten bereits 1939 beantragten deutschen U-Tanker zur Verfügung standen, um den Aktionsradius der Boote zu erhöhen.

Mobiler Nachschub

Diese fast 1.700 zwar schwerfälligen, aber großen und leistungsstarken U-Tanker vom Typ XIV, im Jargon „Milchkühe“ genannt, versorgten die Unterseeboote mit 50 Tonnen Nachschub und Munition sowie 438 Tonnen Treibstoff. Darüber hinaus übernahmen eingeschiffte Mechaniker und Sanitäter kurzfristige Reparaturarbeiten beziehungsweise im Bedarfsfall ärztliche Betreuung. Die Einsatzdauer eines VII-C-Bootes konnte so bei nur zweimaliger Versorgung durch U-Tanker von 41 auf 81 Seetage gesteigert werden!

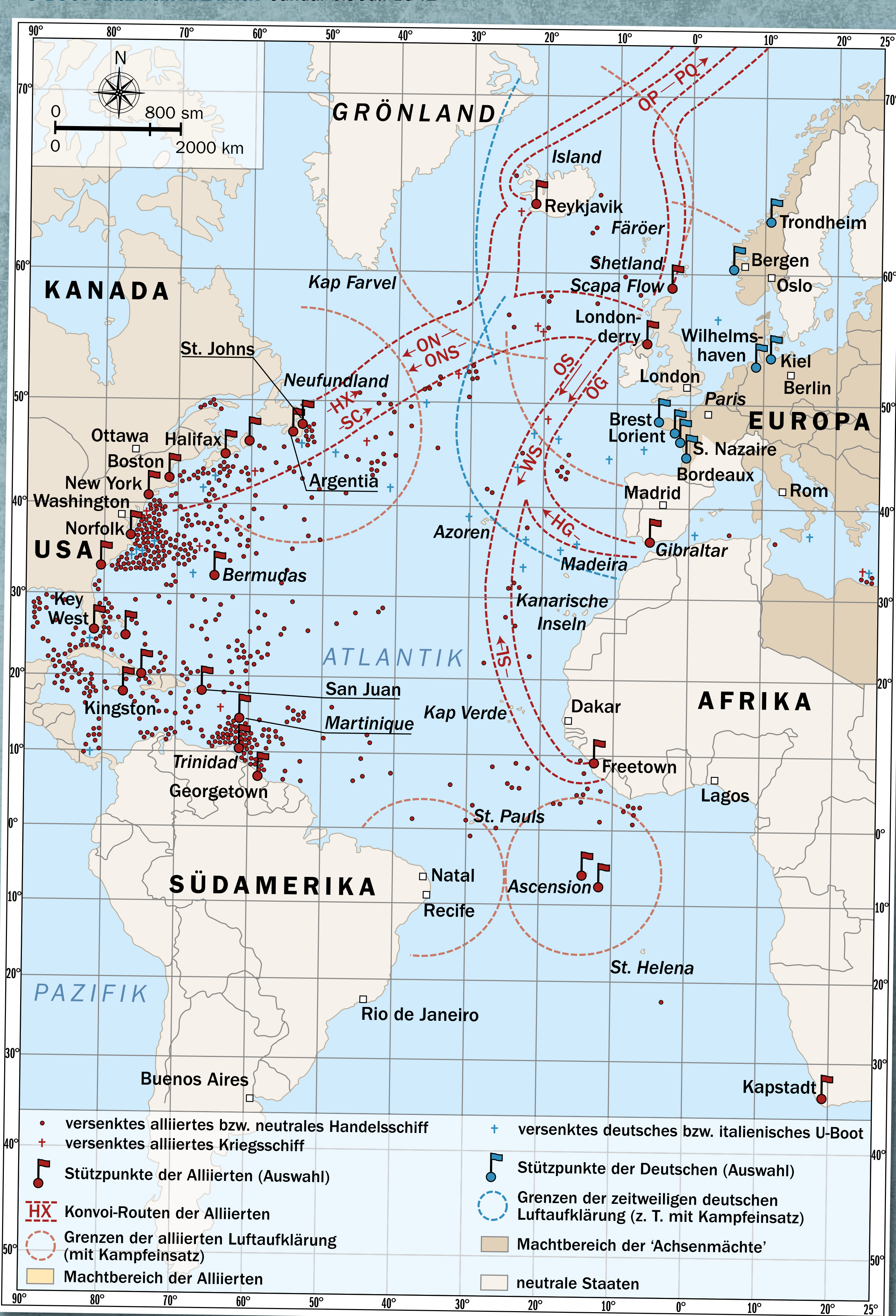
Abgesehen von dem ganz praktischen Vorteil, dem U-Boot-Krieg entscheidende Impulse zu geben, da sich durch ihre Präsenz neue Operationsmöglichkeiten ergaben, wirkten die „Milchkühe“ auch psychologisch, denn den in ihren Stahlröhren auf Gedeih und Verderb im Kampf stehenden Besatzungen war das Gefühl gegeben, nicht allein zu sein! Gefährlich wurde es in der Regel nur dann, wenn sich mehrere Boote um eine „Milchkuh“ zur Nachschubaufnahme versammelten und für kurze Zeit ein ideales Angriffsziel boten.

Allerdings blieb die effektive Verwendung der deutschen U-Tanker der britischen Admiralität lange verborgen. Es gab bei den Alliierten nur Anzeichen, aber keine schlagenden Beweise, um auf die schwimmenden Magazine adäquat reagieren zu können. Hatten die Versorger ihre Fracht abgegeben – die Männer sprachen von „ausverkauft“ –, traten sie den Heimmarsch an, um erneut Treibstoff und Proviant zu bunkern.

Bereits Ende April 1942 war für die deutschen Boote vor der US-Ostküste der Turnaround erreicht, die Erfolge gingen merklich zurück, was vornehmlich auf die lange erwartbare Konvoi-Sicherung zurückzuführen war. Die Amerikaner hatten deutlich zu wenig entsprechende Fahrzeuge und Flugzeuge in ihren Bauprogrammen berücksichtigt, was sich auch jetzt nicht ändern ließ, da die Produktion von Schiffen immer an lange Bauphasen gekoppelt war. Folglich blieb als Lösung nur, die Vorteile des Geleitzugsystems zu nutzen.

Dönitz hatte zwischen Neufundland und Florida und sogar in der Karibik so viele Boote am Feind wie noch nie, doch erstmals griffen die amerikanischen Gegenmaßnahmen, nachdem die Amerikaner von Januar

> **„Es ist ein Jammer, dass in der Nacht, als ich vor New York stand, nicht außer mir noch zwei große Minen-U-Boote da waren und alles dicht warfen, und dass heute Nacht statt meiner nicht zehn bis 20 Boote hier waren. Ich glaube, alle hätten genügend Erfolg haben können. Ich habe schätzungsweise 20 Dampfer zum Teil aufgeblendet gesehen, dazu noch ein paar Kolcher. Alle klemmten sich dicht unter die Küste“**
>
> Kapitänleutnant Reinhard Hardegen



Grafik: Anneli Nau



***U 116* IN SEE:** Das Boot vom Typ X B war besonders zum Minenlegen und zur Versorgung anderer U-Boote geeignet Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



TREFFER MITTSCHIFFS: Ende eines Tankers im Westatlantik nach Torpedo-Beschuss, August 1942 Foto: picture-alliance/akg

„MILCHKÜHE" U-Tanker

Ende April bis Mitte Juni versorgten die drei U-Tanker *U 459* (Korvettenkapitän von Wilamowitz-Möllendorf), *U 460* (Kapitänleutnant Schäfer) und *U 116* (Korvettenkapitän von Schmidt) in der Karibischen See 20 von 37 dort nacheinander eingesetzte U-Boote. So wurde ein Operationsgebiet, das 3.000 bis 4.000 Seemeilen von den deutschen Biskaya-Stützpunkten entfernt lag und eine Ausdehnung von 500 bis 1.000 Seemeilen besaß, durch die „Milchkühe" operativ optimal genutzt.

AN DER NABELSCHNUR: Unterseeboot *U 859*, Typ IX D 2, bei der Seeversorgung mit einem anderem deutschen U-Boot, der Schlauch zur Ölübernahme/-abgabe ist hinter dem Turm sichtbar Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

bis Mai 1942 insgesamt 122 Tanker verloren hatten, die empfindliche Benzin-Rationierungen nach sich zogen.

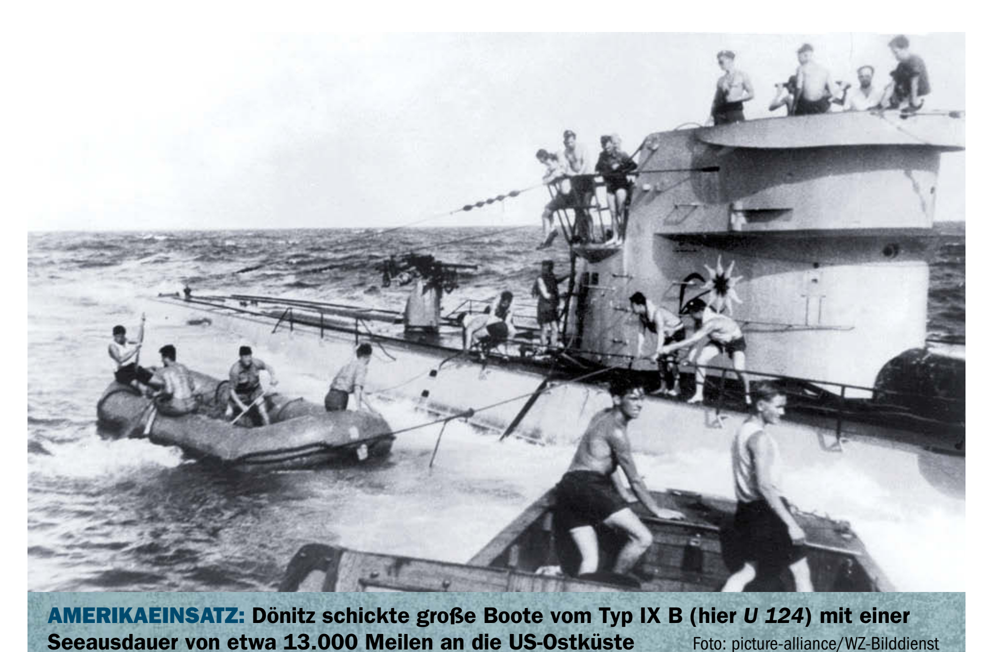
Der BdU brauchte dringend mehr Boote und forderte sie aus dem Nordmeer, was die Seekriegsleitung mit dem zu diesem Zeitpunkt unschlüssigen Argument konterte, der Kampf gegen die alliierten Zufuhren nach Murmansk und Archangelsk sei „kriegsentscheidend“. Hier schien nur noch ein klärendes Gespräch mit Hitler zu helfen.

Am 14. Mai trug Dönitz seinem „Führer“ die Lage ausführlich vor und stellte in Anwesenheit von Großadmiral Erich Raeder heraus, es sei richtig, „dort zu versenken, wo möglichst viel und billig, d. h. mit geringen Verlusten, versenkt werden kann“. Die Lage in amerikanischen Gewässern werde sich bald zu Ungunsten des Deutschen Reiches ändern, aber bis dahin sollte jede Gelegenheit genutzt werden, so viel feindlichen Schiffsraum wie möglich auf Grund zu schicken.

Die im Einsatz befindlichen Boote dann kurzfristig zur Geleitzugbekämpfung in den Nordatlantik zu befehlen, wenn die Gegenwehr zu stark würde, wäre kein Problem. Dönitz rechnete Hitler Pro und Contra des verschärften Engagements von U-Booten in amerikanischen Gewässern genau vor. Da sich an der Situation nichts änderte, Dönitz also nicht wie erhofft Nordmeerboote erhielt, ist anzunehmen, dass Hitler sich ablehnend oder gar nicht zu diesem Thema geäußert hat.

Ziel: Mehr Boote am Feind

Der BdU musste andere Wege gehen und kam in der Folgezeit mit der Skl überein, bei den U-Booten das Verhältnis von Instandsetzungs- und Seetagen neu zu bestimmen, um auf diese Weise mehr Fahrzeuge am Feind als in den Häfen zu haben. Und: Dönitz fasste seine Amerika-Boote jetzt in Gruppen zusammen, die in einem breiten Streifen gen Westen liefen und bei sich bietender Gelegenheit zuschlagen sollten. Dass einige Aktionen zu einem positiven Ergebnis führten, ließ den BdU zu der Erkenntnis gelangen, die feindlichen Gegenmaßnahmen hätten sich im Vergleich zum Herbst 1941 nicht wesentlich geändert.



AMERIKAEINSATZ: Dönitz schickte große Boote vom Typ IX B (hier *U 124*) mit einer Seeausdauer von etwa 13.000 Meilen an die US-Ostküste Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Neue Taktik

Ein trügerisches Bild, da die Alliierten ständig daran arbeiteten, ihre Konvoi-Sicherung zu optimieren mit dem Resultat, dass Anfang Juni die Abwehr im Küstenvorfeld merklich gesteigert worden war und sich die deutschen U-Boote in den freien Operationsraum zurückziehen mussten.

Das erste Halbjahr 1942 hatte Dönitz’ Erwartungen nicht enttäuscht, im Gegenteil waren die mit wenigen Booten erzielten Erfolge sehr beachtlich. Zum Erstaunen der U-Boot-Führung hatten sich die Amerikaner damit Zeit gelassen, die Abwehr zu organisieren und ihre Schifffahrt auszusteuern. Von Januar bis Juli 1942 waren allein im Atlantik 3.048.089 BRT Schiffsraum von deutschen Unterseebooten versenkt worden – bei nur 23 eigenen Verlusten.

Dass die Achsenpartner Italien und Japan dem Waffensystem U-Boot nicht dieselbe Priorität einräumten wie die Deutschen, war vor dem Hintergrund der erbrachten Leistungen der Kriegsmarine ein gravierendes Versäumnis in der Gesamtkriegführung.

ZU KNAPPE RESSOURCEN

Die deutschen Verluste hielten sich in Grenzen. Das war so lange problemlos, wie genügend neue U-Boote die Front erreichten. Der Wettlauf zwischen Ab- und Zugängen war dauerhaft verloren

Am 1. Juli verfügte die deutsche Kriegsmarine über 330 U-Boote, von denen 138 direkt am Feind standen, die übrigen lagen zur Überholung in den Werften oder wurden zu Ausbildung und Erprobung genutzt. Die Verluste beliefen sich auf durchschnittlich drei Boote im Monat – das war ohne Weiteres hinnehmbar, solange weiterhin genügend neue Boote die Front erreichten, was derzeit der Fall war.

Doch der Wettlauf gegen die Uhr hatte längst begonnen, da die Amerikaner zunehmend darauf drängten, die deutschen Werften und Zulieferindustrien massiv aus der Luft zu bombardieren. Bei den knapp bemessenen Ressourcen des Reiches an Mensch und Material war die Katastrophe abzusehen, wenn sich nichts Grundlegendes ändern würde, das heißt in erster Linie

ZAHLEN & FAKTEN Wirkung deutscher U-Boote im Atlantik 1942

Monat	Frontboote insgesamt	Frontboote Atlantik	Frontboote in See	Seetage Atlantik	Versenkungen in BRT	BRT pro Boot + Seetag real	BRT pro Boot + Seetag BdU	Verluste (Atlantik)
Jan.	91	65	42	1.302	290.303	223	256	1
Feb.	101	76	50	1.400	400.585	286	315	2
März	111	80	48	1.488	414.496	279	354	3
April	119	80	49	1.470	380.336	259	327	3
Mai	124	85	61	1.891	567.782	300	380	1
Juni	126	88	59	1.770	635.126	359	438	2
Juli	138	99	70	2.170	359.461	166	256	11
Aug.	149	110	86	2.666	526.709	198	260	8
Sept.	172	134	100	3.000	408.440	136	229	5
Okt.	195	161	105	3.255	401.645	123	226	15
Nov.	207	162	95	2.850	504.161	177	329	6
Dez.	204	159	97	3.007	272.117	90	139	5

(Zahlen nach: Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg, Bd. 6, hrsg. v. Militärgeschichtlichen Forschungsamt, Stuttgart 1990, S. 367)



GEFAHR AUS DER LUFT: Die Bombardierungen von Werften, Zulieferindustrie und Stützpunkten – hier der U-Boot-Stützpunkt in St. Lorient – nahmen 1942 an Intensität zu Foto: Interfoto/Antiquariat Felix Lorenz

durch den Sieg im Osten sich neue, ausreichende Rüstungskapazitäten ergäben.

Dönitz' gebetsmühlenartiger Hinweis, alle verfügbaren Kräfte jetzt auf den Tonnagekrieg zu konzentrieren und die Rüstung umzustellen, weil seiner Ansicht nach der Krieg nur durch U-Boote zu gewinnen sei, wurde zwar gehört. Er teilte Großadmiral Raeder am 24. Juni 1942 mit: „Die Entscheidung dieses Krieges gegen die angelsächsische Seemacht wird, wie auch immer der Feldzug gegen Russland weiter oder zu Ende geht, auf dem Wasser fallen. Der Kriegsmarine ist damit das größte Ziel gesetzt; sie trägt aber hierdurch auch das größte Maß an Verantwortung."

Interne Querelen

Aber angesichts der verfahrenen Lage an der Ostfront und in Nordafrika im Sommer und Herbst 1942 verlangte Hitler vielmehr von den U-Booten, die alliierten Verbindungen im Mittelmeer und Nordmeer zu bekämpfen, was die Abgabe von Kapazitäten bedeutete, die Dönitz eigentlich gegen den US-Verkehr eingesetzt haben wollte.

Unterdessen ging der Kampf gegen alliierte Geleitzüge im Nordatlantik unvermindert weiter: Im August konnten 18 Boote elf Schiffe aus dem schwer gesicherten Geleit-

0 5 10 meters

zug SC 94 herausschießen, was Dönitz geradezu euphorisierte: Kampfgeist und Siegeszuversicht seiner Männer seien durch nichts zu erschüttern. Das traf im großen Ganzen sicherlich zu, die physischen und psychischen Leistungen der U-Boot-Besatzungen waren enorm. Aber es stellte sich die Frage, wie lange sie den hohen Belastungen würden standhalten können, zumal die alliierte Luftüberlegenheit ständig zunahm. Dönitz forderte entsprechenden Schutz aus der Luft. Ein altes, leidiges Thema, das ihn immer wieder in Konfrontation zu Görings Luftwaffe gebracht hatte.

Der BdU nahm kein Blatt vor den Mund. Würde diese Entwicklung so weitergehen und würden die Alliierten ihre Präsenz in der Luft verstärken, käme es unweigerlich „zu hohen, nicht tragbaren Verlusten, zu einer Verminderung der Erfolge, damit zu einer Minderung der Erfolgsaussichten des U-Boot-Krieges überhaupt“, wie das Kriegstagebuch der Seekriegsleitung vom 21. August 1942 festhielt.

Er sollte recht behalten, denn die landgestützten Fliegerkräfte der Alliierten drängten die deutschen U-Boote nach und nach in die Mitte des Nordatlantiks, wo sie zwar deren ständigem Einfluss entzogen waren. Aber die Anmarschwege dorthin waren lang, die

ENIGMA: Elektromagnetische Chiffriermaschine zur Verschlüsselung von Funksprüchen. Der britischen Spionageabwehr gelang es bereits 1940, den Code zu knacken, was von deutscher Seite für unmöglich gehalten worden war
Foto: Interfoto/Friedrich

U-Boot-Gruppen operierten wegen der Weite des Seeraumes nicht geschlossen, und wie sollten feindliche Konvois ausfindig gemacht werden, wenn es kaum möglich war, sie gemeinsam zu erfassen? Hatte man den Gegner nach zeitintensiver Suche endlich ausgemacht, verstärkte sich wiederum die Gefahr aus der Luft, da den feindlichen Flugzeugen genügend Zeit blieb, an die U-Boote heranzukommen.

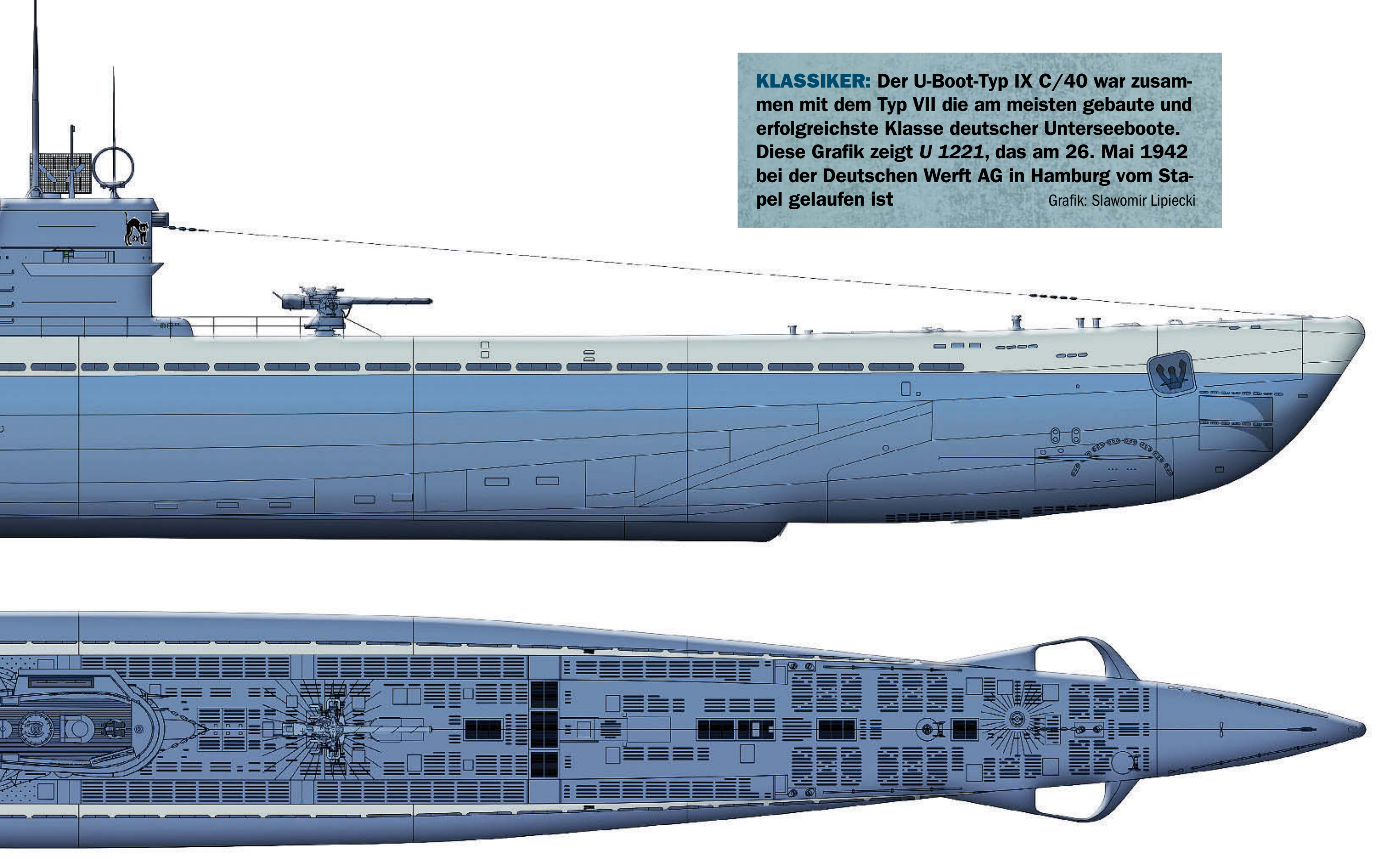
Dönitz erkannte den tödlichen Kreislauf von zunehmender Konvoi-Sicherung und Luftunterstützung des Feindes bei begrenzten eigenen Kapazitäten im vierten Kriegsjahr glasklar. Er musste mit dem leben, was er hatte, und ging daher dazu über, flexibel zu operieren. Er wollte wenigstens den noch verbliebenen Vorteil nutzen, dass seine Unterseeboote generell schneller waren als die Geleite. Die U-Boote legten in 24 Stunden 320 bis 370 Seemeilen zurück, ein Konvoi brachte es hingegen nur auf maximal 240 Seemeilen. Also konnte eine Gruppe „grauer Wölfe“ denselben Geleitzug mehrfach attackieren und dadurch besonders schwer treffen.

Flexibel operieren

Als Idealfall erwies sich folgender Ablauf:

1. Auslaufen der U-Boote aus einem Heimathafen oder Stützpunkt in Frankreich
2. Bekämpfen der Geleitzüge von Großbritannien nach Neufundlandbank (ON, ONS)
3. Nachschubaufnahme durch „Milchkühe“
4. Bekämpfen der nach Osten und Süden laufenden Geleitzüge (HX, SC)

Das bedeutete den permanenten Wechsel von Angriff und Versorgung. Letztere war



KLASSIKER: Der U-Boot-Typ IX C/40 war zusammen mit dem Typ VII die am meisten gebaute und erfolgreichste Klasse deutscher Unterseeboote. Diese Grafik zeigt *U 1221*, das am 26. Mai 1942 bei der Deutschen Werft AG in Hamburg vom Stapel gelaufen ist
Grafik: Slawomir Lipiecki



DEM UNTERGANG GEWEIHT: U-Boot-Besatzung beobachtet das Schicksal eines kleinen Frachters Foto: picture-alliance/SZ Photo

ERHOLUNG UND ÜBERHOLUNG: *U 66* (Korvettenkapitän Richard Zapp) kehrt von einer Feindfahrt an der US-Küste in einen Atlantikstützpunkt zurück Foto: picture-alliance/RMR

ZAHLEN & FAKTEN Relation Erfolge/Verluste der deutschen U-Boote 1942

Zeitraum	Atlantik, Nordsee, Indischer Ozean Erfolge/Verluste Relation pro Boot	Mittelmeer	Nordmeer	Insgesamt
Jan.–Juli	3.048.089 BRT/23 Boote	42.763 BRT/7 Boote	150.348 BRT/2 Boote	3.341.200 BRT/32 Boote
	1 Boot/132.526	1 Boot/6.109 BRT	1 Boot/75.174 BRT	1 Boot/101.288 BRT
Aug.–Dez.	2.429.886 BRT/38 Boote	102.488 BRT/7 Boote	84.420 BRT/5 Boote	2.616.794 BRT/51 Boote
	1 Boot/62.305	1 Boot/14.641 BRT	1 Boot/16.884 BRT	1 Boot/51.310 BRT

(Zahlen nach: Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg, Bd. 6, hrsg. v. Militärgeschichtlichen Forschungsamt, Stuttgart 1990, S. 369)

für die Besatzungen keine Ruhephase, sondern ebenfalls eine Phase höchster Anstrengung. Von Juli bis September 1942 standen sich die alliierten Seemächte und die deutsche U-Boot-Waffe in pausenlosen Kämpfen gegenüber. Dönitz wusste um die Folgen, wenn die Boote von einem Unternehmen zum nächsten jagten: „Die physischen Kräfte der Besatzungen wurden bis zum Letzten beansprucht."

Rückmarsch erforderlich

Nach zwei bis drei Operationen war Schluss, dann mussten die Boote den Rückmarsch in den Hafen antreten – Überholung des Materials, Erholung der Mannschaft.

Die Analyse von August bis Dezember 1942 zeigt, dass die U-Boote die feindlichen Konvois im Nordatlantik in großer Zahl ausmachten, aber nur einen geringen Prozentsatz überhaupt anzugreifen vermochten.

VERSCHIEDENE ANSÄTZE

Während sich Admiral Dönitz ganz auf den Tonnagekrieg konzentrierte, dachte man in den Planungsabteilungen der Seekriegsleitung in großräumigen gesamtstrategischen Dimensionen

Schwierige Wetterbedingungen und daraus resultierende schlechte Sichtverhältnisse sowie die forcierten gegnerischen Abwehrmaßnahmen und die weit auseinanderliegenden Boote begründeten diesen Zustand.

Dönitz konnte noch immer Erfolge melden – gerade an der US-Ostküste und in der Karibik lagen die Versenkungsziffern über denen im Nordatlantik, was sich erst im Oktober ändern sollte –, doch er wusste um das Kardinalproblem. „Die Befriedigung über unsere Erfolge wurde aber bei mir gedämpft durch die Sorge über die zunehmende Luftüberwachung aller Seeräume."

Im Sommer 1942 waren es nicht nur die Geleitzüge im Nord- und Westatlantik, der Verkehr vor Amerika, das Nordmeer und das Mittelmeer, die Dönitz' U-Boote banden. Der BdU hatte sich nun auch mit der Forderung der Skl auseinanderzusetzen, zwecks strategischer Bindung feindlicher Kräfte eine U-Boot-Gruppe vor Südafrika operieren und in den Indischen Ozean wirken zu lassen. Ziel der Seekriegsleitung mit Blick auf das deutsch-japanische Zusammenwirken war es, den alliierten Nachschub in den Nahen Osten zu treffen. Während man in den Planungsstäben in Berlin offenbar noch in gesamtstrategischen Dimensionen dachte und entsprechend handeln wollte, konzentrierte sich Dönitz ganz auf den Tonnagekrieg im Atlantik. Was in dieser Phase ohnehin zersplitterter Kräfte und zunehmender feindlicher Abwehr in der Tat das einzig Richtige war.

„IM NAMEN DES BEFEHLSHABERS DER U-BOOTE": Nach mindestens zwei Feindfahrten konnte das 1939 gestiftete U-Boot-Kriegsabzeichen verliehen werden Foto: Interfoto/Hermann Historica

Das Dilemma der U-Boot-Waffe bestand darin, mit zu wenig Booten auf zu vielen Kriegsschauplätzen vertreten zu sein und sich nicht auf einen Hauptabschnitt konzentrieren zu können.

Dönitz, der sich darüber leidenschaftlich mit der Seekriegsleitung auseinandergesetzt hatte, erreichte immerhin, dass die für den Operationsraum Südafrika vorgesehenen vier Boote vom Typ IX mit U-Tanker noch bis zu einer bestimmten Position absolute Handlungsfreiheit besaßen, also unabhängig von ihrem Auftrag lohnende Ziele angreifen durften.



ERFOLGREICH: Admiral Dönitz zeichnet Offiziere von *U 96* aus, rechts der spätere Bestseller-Autor Leutnant Lothar-Günther Buchheim (*Das Boot*) Foto: Interfoto/awkz

Vier Boote! Die waren aber so erfolgreich, dass die Führung ständig fünf bis sechs Boote in diesem Zielgebiet halten wollte. Doch auch hier gingen die Alliierten schnell zu ihrer bewährten Konvoi-Sicherung über, sodass die Versenkungen wieder abnahmen.

Der Höhepunkt des U-Boot-Krieges war im November 1942 erreicht und würde sich nicht wiederholen lassen, wie Dönitz in seiner Lagebeurteilung vom 27. November deutlich machte. Zu den bereits genannten Gründen trat jetzt ein weiterer, bisher nicht berücksichtigter hinzu: Der Kriegsmarine gingen allmählich die erfahrenen U-Boot-Kommandanten aus.

Junge, frische Kräfte versprachen einen ungebrochenen Angriffsgeist im Sinne der nationalsozialistischen Ideologie, doch da sie zu schnell ausgebildet wurden und ohne die nötige Erfahrung an die Front verlegten, mehrten sich Havarien und Verluste durch mangelndes Wissen und Können.

U-Boot-Krieg verloren

Alles zusammengenommen: steigende gegnerische Abwehr durch entsprechende Maßnahmen ihrer See- und Luftstreitkräfte, konsequente Konvoi-Sicherung, begrenzte personelle und materielle Ressourcen des Deutschen Reiches, die sich langfristig negativ auf den U-Boot-Bau und damit auf die Relation Verluste/Neuzugänge auswirken würde, sowie die beginnenden massiven Bombardierungen von Stützpunkten, Werften und Zulieferindustrien ließen nur den Schluss zu, dass der U-Boot-Krieg nicht zu gewinnen war.

Daran änderte auch der größte Erfolg in einer Geleitzugschlacht im März 1943 nichts mehr. Karl Dönitz, seit 30. Januar 1943 Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, ist vorzuwerfen, dass er von dieser Erkenntnis unbeirrt seine Boote weiterhin in den Kampf schickte und damit den Tod Tausender bewusst in Kauf nahm. ⚓

Unternehmen Petticoat, mehr als eine maritime Filmkomödie

Das „rosa U-Boot“

Mit Cary Grant und Tony Curtis ist *Unternehmen Petticoat* eine gelungene Produktion, mit psychologisch treffsicherem Humor und originellen Einfällen. Der Film ist eine Hommage an die Männer der US Navy, die unter widrigsten Umständen ihre Pflicht erfüllten

Von Dr. Heinrich Walle



VIELSCHICHTIG: ***Unternehmen Petticoat*** **verwebt skurrile und humorvolle Szenen mit ernsten Themen, wie hier der Rettung von philippinischen Flüchtlingen**
Foto: Interfoto/Friedrich



GROSSER KINOERFOLG: Auf dem Filmplakat nehmen Cary Grant und Tony Curtis den wahren Hauptdarsteller in die Mitte: das „rosa U-Boot" Foto: Deutsche Kinemathek

Das U-Boot *Sea Tiger*, ein Navy-Veteran des Zweiten Weltkriegs, liegt 1958 in einem Marinehafen an der Pier, bereit zur letzten Fahrt in die Abwrackwerft. Plötzlich kommt mit einem eleganten Dienstwagen Konteradmiral Matt Sherman angefahren und begibt sich auf sein altes U-Boot. In der Kommandantenkammer hält er inne, blickt umher und erinnert sich anhand des Kriegstagebuches von *USS Sea Tiger* an die turbulenten Ereignisse der Jahreswende 1941/42, als er – damals Korvettenkapitän – Kommandant gewesen war.

Damit beginnt die Rahmenhandlung eines U-Boot-Filmes, der weit mehr ist als nur eine Abfolge von skurrilen Episoden und Slapsticks. Der englische Filmstar Cary Grant verkörpert die Rolle eines gestandenen und absolut zielstrebigen U-Boot-Kommandanten der US Navy. Der zur Zeit der Filmproduktion 54 Jahre alte Grant war bereits ein Hollywoodstar und spielte keinen jungen Kaleu, sondern den erfahrenen und durch nichts zu erschütternden Lieutenant Commander.

Zurück ins Jahr 1941

Beim Luftangriff der Japaner am 10. Dezember 1941 gegen den US-Marinestützpunkt Cavite auf den Philippinen, drei Tage nach dem Angriff auf Pearl Harbor, wird *Sea Tiger* an der Pier liegend versenkt. Der Befehlshaber des Stützpunktes hält eine Instandsetzung für aussichtslos und will das U-Boot aufgeben. Das jedoch wollen Matt Sherman und der Rest seiner Besatzung unter allen Umständen verhindern. Sie wollen das schwer beschädigte Boot heben und wieder einsatztauglich machen, wenigstens soll der *Sea Tiger* soweit repariert werden, dass man ihn in einen nicht mehr vom Feind bedrohten Stützpunkt verlegen kann.

Als Ersatz für die bereits auf andere Einheiten versetzten Besatzungsmitglieder kommt Leutnant Nicholas Holden an Bord. Mit Holden, dargestellt von dem 34-jährigen Tony Curtis, tritt jetzt der Gegentyp des Seeoffiziers schlechthin auf. Mit seiner piekfeinen weißen Ausgehuniform und begleitet von einem philippinischen Boy, der seine Golfausrüstung trägt, wird er von schwer arbeitenden und ölverschmierten U-Boot-Männern zunächst gar nicht wahrgenommen.

Nach seiner Meldung beim Kommandanten stellt sich heraus, dass er noch nie zur See und schon gar nicht auf einem U-Boot gefahren war, sondern als Verbindungsoffizier Empfänge und Partys organisiert hatte. Daher sind Sherman und seine Männer dem Neuen gegenüber äußerst skeptisch. Holden, der zunächst nichts anderes will, als in die vom Feind nicht bedrohte USA zurückzukehren, erkennt jedoch schnell, dass dies nur an Bord des *Sea Tiger* möglich ist.

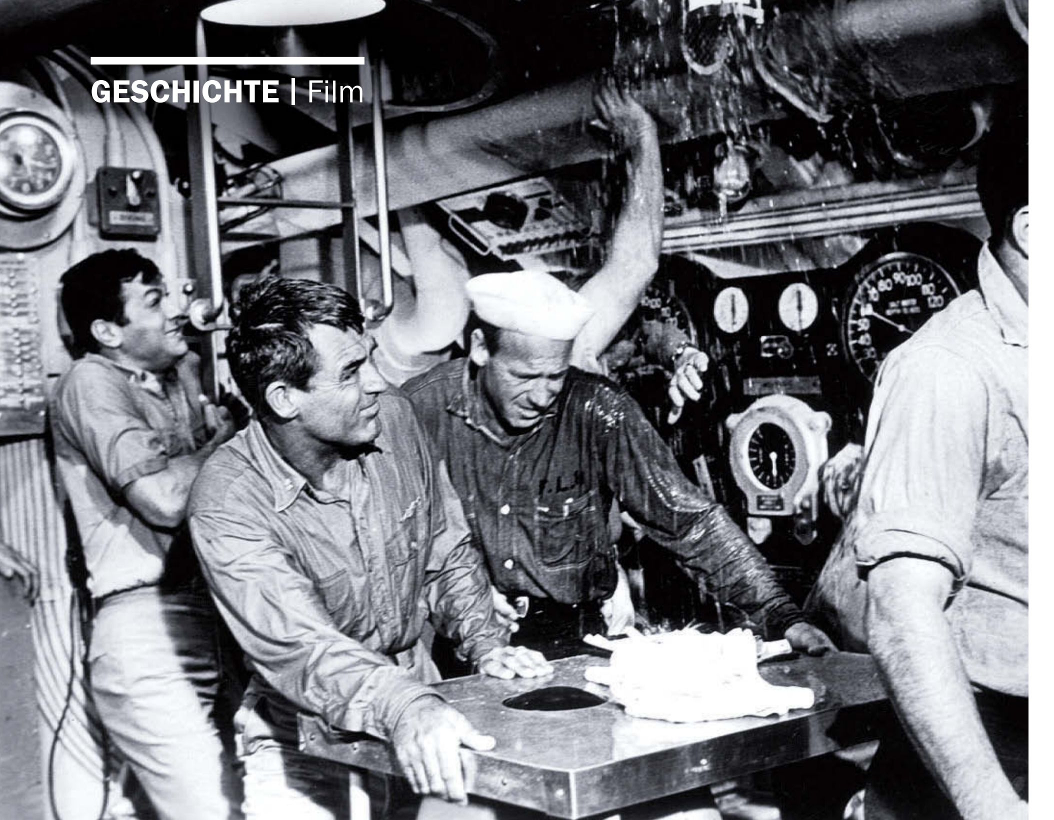
So erweist er sich als ein ausgesprochen cleverer „Organisierer", was er durch seine Herkunft aus Las Vegas erklärt, und verschafft sich mit höchst ungewöhnlichen Methoden der Material- und Ersatzteilbeschaffung für das beschädigte U-Boot schrittweise Anerkennung bei Mannschaften, während der Kommandant über Holdens unsoldatisches Verhalten entsetzt ist, aber seinen Erfolg beim „Organisieren" der notwendigen Ersatzteile anerkennt. Noch bevor die Reparaturen abgeschlossen sind, muss *Sea Tiger* infolge eines erneuten Luftangriffes auslaufen.

KARRIERESPRUNG: Mit Tony Curtis war Cary Grant in dem Film *Manche mögen's heiß* bekannt geworden – er hatte ihn deshalb für die Rolle des Leutnant Holden engagieren lassen Foto: picture-alliance

Boot schlägt sich durch

Als das Boot auf der Insel Marinduque einen Zwischenstopp einlegt, bringt Holden eine Gruppe von fünf Krankenschwestern der US Army an Bord, die von der Insel, deren Besetzung durch die Japaner unmittelbar bevorsteht, nicht mehr fortgekommen wären. Notgedrungen stimmt Sherman zu und versteht die jetzt auftretenden Konflikte, durch die fünf auf einem Kriegsschiff der US Navy eingeschifften Frauen, mit Pragmatismus und Ironie zu lösen. Man bedenke: Der Film wurde zu einer Zeit gedreht, als Frauen an Bord von Kriegsschiffen als Besatzungsmitglieder noch unvorstellbar waren.

Das Boot schlägt sich nach Cebu durch, wo man die Reparatur endgültig abschließen kann. Erneut müssen die notwendigen Ersatzteile, die auf diesem wegen der unmittelbar bevorstehenden Besetzung durch die



REALISTISCH: Der Film überzeugte auch durch den Mix aus wirklichkeitsnahen Bordszenen und humoristischen Einlagen Foto: Interfoto/Friedrich

Japaner in Auflösung befindlichen Stützpunkt Mangelware sind, mit geradezu abenteuerlichen Methoden „organisiert“ werden. Hierbei passiert es, dass mangels grauer Farbe der *Sea Tiger* mit einer Mischung aus roter Mennige einen rosafarbenen Außenanstrich erhält.

Philippinos an Bord

Auch hier wird das U-Boot aus der Luft angegriffen und zum Auslaufen gezwungen. Vorher hatte aber Holden, ohne seinen Kommandanten zu informieren, noch einer Gruppe philippinischer Flüchtlinge, darunter zwei schwangere Frauen, die Mitfahrt erlaubt. Auf dem Weg nach Hawaii werden die beiden Frauen von jeweils einem Jungen entbunden. Krankenschwestern und Männer der Besatzung leisten dabei, jeder auf seine Weise, Beistand.

Das „rosa U-Boot“ wird nun vom japanischen Gegner, aber auch von der US Navy als vermutliche „Geheimwaffe“ gejagt. Als man sich der australischen Küste nähert, ist *Sea Tiger* wegen des Ausfalls seiner Funkanlage nicht in der Lage, ein Erkennungssignal abzugeben, sodass ein amerikanischer Zerstörer das Boot mit Wasserbomben bekämpft.

Wieder ist es der gewitzte Leutnant Holden, der Abhilfe schafft. Er sammelt die Dessous der fünf Krankenschwestern und lässt sie durch ein Torpedorohr an die Wasseroberfläche schießen. Dort werden sie von dem verfolgenden Zerstörer aufgefischt und an den Namensläppchen erkannt man, dass es sich um Textilien aus amerikanischen Heeresbeständen handelt und deshalb das angegriffene Ziel nur ein eigenes U-Boot sein kann. Endlich kann der *Sea Tiger* Port Darwin in Australien anlaufen, die „Passagiere“ an Land setzen und sich wieder alliierten Flottenverbänden für neue Aufgaben anschließen.

Zum Schluss wird die Rahmenhandlung wieder aufgenommen. Konteradmiral Sherman hat die Lektüre seines Kriegstagebuches beendet und verlässt sein altes Boot. Auf der Pier meldet sich dessen Kommandant, Commander Nicholas Holden, der den *Sea Tiger* jetzt zur Abwrackwerft fährt. Beide Offiziere, die nun ein freundschaftliches Verhältnis verbindet, verabschieden sich, wobei Admiral Sherman Holden mitteilt, dass er als nächstes Kommando ein neues Atom-U-Boot als Kommandant erhält. Zum Abschied des *Sea Tiger* sind auch die Ehefrauen der Offiziere gekommen. Es sind zwei der damals geretteten Krankenschwestern.

Subtiler Humor

Oberflächlich gesehen ist der Film eine „Militärklamotte“ (Militärkomödie), welche die chaotischen Zustände an der Pazifikfront nach dem Angriff der Japaner auf Pearl Harbor am 7. Dezember 1941 zum Gegenstand einer Satire nimmt. Materialknappheit von Ersatzteilen, bürokratische Hürden der Beschaffung und die Notwendigkeit, Missbrauch durch die eigenen Männer zu verhindern, aber auch die Not der Menschen im Kriegsgebiet werfen Probleme auf, die hier zwar humoristisch inszeniert, aber dabei keineswegs als plumpe Slapsticks behandelt werden.

Dabei wird auch der Krieg in keiner Weise verharmlost. Das „Organisieren“ ist moralisch gesehen kein Diebstahl oder Betrug. Man überwindet eigentlich nur Hindernisse, um eine Notlage beheben und den militärischen Auftrag erfüllen zu können. So werden alle Materialien nicht zu persönlichen Zwecken, sondern zum Erhalt eines Kampfmittels beschafft. Hier wird auch keine umständliche Verwaltungspraxis kritisiert, sondern Material aus in der Auflösung befindlichen Lagerstätten „besorgt“.

Selbst das Schwein, das Holden für den Weihnachtsbraten der gesamten Besatzung stiehlt, wird dem Bauern bezahlt: Es ist die teure Golfausrüstung. Die Rettung der Krankenschwestern und Flüchtlingsfamilien war eine durchaus respektable humanitäre Leistung. Selbst die Rolle von Leutnant Holden, der Antityp zur soldatischen Idealgestalt seines Kommandanten, zeigt eine Entwicklung zum gestandenen Seeoffizier. ⚓

PROFESSIONELLE UNTERSTÜTZUNG Hilfe von der US Navy

Der 1959 uraufgeführte Film konnte nur durch Unterstützung der US Navy entstehen. Sie stellte drei U-Boote der *Balao*-Klasse bereit: *Queenfisch*, *Archerfish* und *Balao*. *Balao* wurde 1963 außer Dienst gestellt und anschließend als Ziel versenkt. Der Zerstörer, der auf *Sea Tiger* Jagd macht, war *USS Wren*, ein Schiff der *Fletcher*-Klasse, von der in der Bundesmarine sechs Einheiten fuhren. 1960 nominierte man den Film für einen Oscar (Bestes Original-Drehbuch) und außerdem für einen Golden Globe. Bei den Laurel Awards erzielte er einen zweiten Platz.



IN DER HAUPTROLLE: Der britische Filmstar Cary Grant, zum Zeitpunkt der Aufnahme 54 Jahre alt, spielte den ehemaligen *Sea-Tiger*-Kommandanten als eindrucksvolle Persönlichkeit Foto: picture-alliance

USS Constitution im Kampf gegen *HMS Guerierre*

Old Ironsides

Ein siegreiches Gefecht der US Navy

Von Peter H. Block



Der historische Hintergrund

Vom 18. Juni 1812 an herrschte zwischen den jungen Vereinigten Staaten von Amerika und Großbritannien Krieg. Wieder einmal. Der letzte Krieg gegen die britischen Vettern, der als Unabhängigkeitskrieg in die Geschichte einging, lag mit dem Frieden von Versailles 1783 erst 29 Jahre zurück. Doch die Beziehungen waren in der Folgezeit von erheblichen, unterschiedlich motivierten Spannungen geprägt. Ein Grund waren die Zwangspressungen amerikanischer Seeleute in die Royal Navy. Als unumschränkte Herrscherin der Meere mit ihren rund 900 Kriegsschiffen litt die britische Marine unter ständigem Personalmangel, weil die 151.600 Mann zur Bedienung dieser gewaltigen Kriegsflotte in England nicht aufzutreiben waren. Daran änderten auch die brutalen Pressgangs der Flotte mit ihren regelrechten Menschenjagden in den Städten in Hafennähe nichts.

Also hielten sich die Kommandanten Seiner Britannischen Majestät an die Amerikaner, indem sie amerikanische Handelssegler auf See stoppten, nach Deserteuren durchsuchten und amerikanische Seeleute zum Dienst in der Royal Navy zwangen. Dies betraf nicht nur Handelsschiffe. Das britische Linienschiff *Leopard* nötigte 1807 die amerikanische 36-Kanonen-Fregatte *Chesapeake* mit einigen Breitseiten zum Strei-



VOLLE BREITSEITE: Höhepunkt der Schlacht zwischen den Fregatten *Constitution* und *Guerriere*
Artists Impression: Peter H. Block

chen der Flagge und zur Auslieferung von vier US-Seeleuten, von denen einer als Deserteur sofort gehängt wurde. Die anderen drei verurteilten die Briten zu je 500 Hieben mit der neunschwänzigen Katze; ein grausames Todesurteil, denn diese Tortur konnte niemand überleben und zeigte einmal mehr, welche brutalen Offiziere in der Royal Navy dienten.

Bis zum Jahr 1811 wurden 6.000 Fälle bekannt, in denen amerikanische Seeleute in britische Dienste gezwungen wurden und somit in der amerikanischen Marine fehlten. Die Amerikaner verlangten *„free trade and saylors rights"* und am 18. Juni 1812 erklärte der Kongress der Vereinigten Staaten Großbritannien den Krieg, was die Briten höchst erstaunte. Die Londoner Zeitschrift *The Statesman* mokierte: „Amerika kann sich doch nicht wirklich einbilden, mit uns Krieg führen zu wollen. Es hat ja keine Flotte dazu." Amerika hatte zwar keine Flotte, aber doch einige kampfstarke Kriegsschiffe, zu deren Bau sich der Kongress 1794 durchgerungen hatte. Den Konstruktionsauftrag erhielt der bekannte Schiffbaumeister Joshua Humphrey, der die Pläne für die drei 44-Kanonen-Fregatten *President, United States* und *Constitution* sowie für die 36-Kanonen-Fregatten *Chesapeake, Constellation* und *Congress* fertigte – alle auffallend große, schnelle und gut armierte Schiffe, die den anderen Fregatten jener Zeit klar überlegen waren.



Mittwoch, 19. August 1812.

Die *Constitution* hatte auf der Jagd nach Schiffen des Gegners die amerikanischen Gewässer verlassen und war weit nach Norden vorgedrungen, stand etwa 200 Seemeilen östlich von Halifax. Das hatte jedenfalls die Koppelung ergeben, denn bei dem bedeckten Himmel und der rauhen See war einfach kein genaues Besteck möglich.

Der Heimathafen Boston lag gut 510 Seemeilen achteraus und den hatte sie am 2. August verlassen mit der Order, britische Schiffe aufzubringen. Nur hatte Captain Isaac Hull weiter nichts vor die Rohre bekommen als ein paar kleinere Küstenfahrzeuge, für die es sich nicht lohnte, auch nur eine Kanone auszurennen. Nein, Isaac Hull wollte größere Beute; er wollte Schiffe, mit denen er sich messen und seine Überlegenheit ausspielen konnte. Aber sooft die Toppgasten oben auf der Saling auch den Horizont absuchten – nichts! Die See war wie leergefegt.

„Als ob Albion die Seefahrt aufgeben hätte.“ Captain Hull schob missmutig sein Fernrohr zusammen und zog fröstelnd den Mantel enger um den Körper. Es war kalt hier oben vor Neufundland, anders als im heimatlichen Massachusetts, wo der farbenprächtige Indian Summer vor der Tür stand.

„Das haben sie ganz sicher nicht, Sir.“ Der Erste Leutnant Charles Morris wandte sich dem Kommandanten zu. „Ihre Schiffe sind nur sehr weit verstreut – in der Karibik, im Indischen Ozean, dann in Europa der Krieg gegen Napoleon. Und jetzt auch noch wir. Die See ist groß und weit, Sir.“

„An Deck!“ schallte der Ruf des Ausgucks aus dem Großtopp. „Segel Backbord voraus!“

„Na also.“ Erfreut rieb sich der Kommandant die Hände. „Mr. Read, entern Sie auf und sehen Sie sich diese Sache mal an!“

„Aye, Sir.“ George Read eilte zum Großmast und stieg in die Wanten. Captain Hull wusste, sein Zweiter Leutnant hatte extrem scharfe Augen und der bestätigte das auch dieses Mal.

„Fregatte, Sir. Typisch englische Takelung, Flagge mit St.-Georgs-Kreuz im Großtopp.“

„Also Engländer! Danke, Mr. Read. Mr. Morris, lassen Sie ‚Klar Schiff zum Gefecht‘ anschlagen!“

Er stockte einen Moment, als wolle er sich eine Strategie zurechtlegen. „Alle Geschütze laden, aber noch nicht ausrennen! Die Stückpforten noch geschlossen lassen! Die Burschen sollen nicht wissen, mit welcher Batterie wir sie angreifen werden.“

Sekunden später gellten auf dem Deck und in der Batterie die Bootsmannspfeifen und riefen zusammen mit den prasselnden Trommelschlägen der Marines, der Seesoldaten, die Männer der Fregatte auf ihre Stationen.

USS Constitution machte gefechtsklar!

Die Geschützmannschaften standen schon bereit, auch sie drängte es zum Kräftemessen mit den verhassten, arroganten Engländern. Wie von einer einzigen Trosse gezogen, rumpelten die 24-Pfünder beider Batterien des Kanonendecks von den Stückpforten zurück – ein unheilvolles, drohendes Grollen wie aus der Brust eines gereizten Grizzlys. Bleiblechkartuschen, gefüllt mit je 2,7 Kilogramm Pulver, wurden in die 2,70 Meter langen Rohre geschoben, Wischer stießen die 15 Zentimeter durchmessenden Eisenkugeln auf das Pulver fest und verdämmten die Ladung mit Bastpfropfen. Dann polterten die schweren Geschütze wieder vor bis an die noch geschlossenen Stückpforten. Auf dem Hauptdeck machten die „Gunner“ die 32-Pfünder-Carronaden schussbereit – extrem kurzrohrige, bullig wirkende Geschütze, die trotz des größeren Kalibers weniger Treibladung brauchten. Sie waren für den Nahkampf gedacht und hatten auf kurze Entfernung eine fürchterliche Wirkung. Schiffsjungen rannten über das Deck und streuten Sand, damit die Füße der Kanoniere Halt fanden.

Andere schleppten gefüllte Wassereimer heran, um die Rohrwischer feucht zu halten und eventuell ausbrechende Brände gleich zu löschen.

„Schiff ist klar zum Gefecht, Sir!“

„Danke, Mr. Morris.“ Captain Hull steckte seine silberne Taschenuhr wieder in seine Weste und ließ den Blick über die Kanonen gleiten. Acht Minuten hatten seine Männer zur Gefechtsbereitschaft gebraucht; eine gute, fast schon erstklassige Zeit. Sein unbarmherziger Geschützdrill, für den er in der Navy bekannt und berüchtigt war, begann sich auszuzahlen. Interessiert beobachtete er seinen Zweiten, der zur Focksaling aufenterte und sich mit dem Fernrohr an die Marsstengewanten lehnte. Aufmerksamer Offizier, dachte er für sich. Dem muss man nicht erst sagen, was er tun soll, der denkt mit und handelt.

„Wenn mich nicht alles täuscht, ist es die *Guerriere*, Sir.“ Etwas außer Atem kam der Zweite von seinem Ausflug zum Vorschiff zurück und schob sein Teleskop wieder zusammen. „Das gleiche Schiff, mit dem wir es schon einmal zu tun hatten.“

„Dann sollten wir sie uns mal vornehmen!“

Captain Hull nickte grimmig. Die *Guerriere* war ihm noch in lebhafter, aber weniger guter Erinnerung.

Am 16. Juli war das, vor einem Monat, als sie auf der Suche nach Kommodore Rogers’ Geschwader vor der Küste New Jerseys auf einen britischen Verband gestoßen waren. Fünf Schiffe waren das gewesen, dabei auch die *Guerriere* und ein 64-Kanonen-Linienschiff. Dagegen konnte er nicht anstinken. Also hatte er schleunigst abgedreht und alles Tuch gesetzt, auch die Leesegel. Die Engländer hinterher. Aber dann kam die Flaute. Der Wind schlief ein und die *Constitution* kam nicht mehr vom Fleck. Die Briten aber auch nicht. Hull hatte dann die Kutter besetzen und zu Wasser gelassen, die sein Schiff im Schneckentempo schleppten. Das machten die Engländer auch. Drei Stunden lang, dann waren die leichteren britischen Fregatten bis auf Schussweite heran.

Zum Glück für die Amerikaner blies jetzt wieder ein leichter Wind und die *Constitution* konnte ihren Vorsprung bis zu einer halben Meile ausbauen, bevor der Wind wieder einschlief und die Fregatten abermals näher kamen.

Leutnant Morris’ Vorschlag, das Schiff mittels Warpanker zu ziehen, setzte man in die Tat um. Der Anker wurde an einem langen Tau mit einem Kutter weit vor dem Schiff ausgebracht und sobald er gefasst hatte, zog die Mannschaft mit vereinten Kräften an diesem Tau ihr Schiff vorwärts. Eine mühsame Arbeit, aber es ging wieder voran, bis auch die Briten dem Beispiel der Amerikaner folgten.

Ein heraufziehendes Gewitter beendete dann diesen eigenartigen Wettlauf, der sich über 24 Stunden hinzog und bei dem die Amerikaner den Briten zeigen mussten, was



ALTE BEKANNTE: **Bereits am 19. Juli 1812 trafen *USS Constitution*, *HMS Shannon*, *Aeolus*, *Guerriere* und *Belvidera* aufeinander (von links)** Foto: Interfoto/Granger, NYC

sie zu tun hatten. Jetzt konnte die *Constitution* ihre überlegenen Segeleigenschaften ausspielen, und als es wieder aufklarte, sahen die enttäuschten Briten von der amerikanischen Fregatte nur noch eine winzige Segelpyramide am Horizont. Und jetzt war sie wieder da, die *Guerriere*!

„Eine 38er-Fregatte, Sir."

„Ist mir bekannt, Mr. Morris. Nur dürfte der etwas mehr haben als 38 Geschütze. Wir sind ja auch eine 44er-Fregatte und haben tatsächlich 55 Rohre."

Seinen Kieker gegen ein Want des Kreuzmastes stabilisierend, betrachtete Captain Hull das sich nähernde Schiff. Mit einer weiß gischtenden Bugsee kam es herangepflügt und offenbar ebenfalls klar zum Gefecht. Das zeigten die an allen drei Masten gesetzten Gefechtsflaggen.

„Ob er uns damit Angst einjagen will?", versuchte der Kommandant die Stimmung etwas aufzulockern, und tatsächlich entspannten sich die Gesichter der Nächststehenden ein wenig. Er selbst machte sich weniger Sorgen, wusste ein gutes, kampfstarkes Schiff unter seinen Füßen. Ein Schiff, dessen Spanten aus guter, alter Virginia-Eiche gefertigt waren; eisenhartes Holz, das die Schiffbauer im Abstand von nur vier Zentimetern auf den Kiel gesetzt hatten und das zusammen mit der vierzig bis fünfzig Zentimeter starken Beplankung aus europäischer Weißeiche eine massive und dennoch elastische Bordwand bildete, die von den üblichen Kanonenkugeln kaum zu durchdringen war – sie prallten einfach ab.

Auch von der Bestückung her müsste er dem Gegner überlegen sein. Auf seinem Batteriedeck standen 30 mal 24-Pfünder-Langrohrgeschütze, mit denen er sich einen Gegner auf 1.200 Yards (1.100 Meter) vom Hals halten konnte. Auf dem Hauptdeck verfügte die *Constitution* über 22 mal 32-Pfünder Carronaden, dazu kamen noch zwei lange 24-Pfünder achtern und ein 18-Pfünder-Jagdgeschütz am Bug. Da Hull bei seiner Mannschaftsstärke von 460 Mann beide Batterien gleichzeitig einsetzen konnte, war er jeder britischen Fregatte überlegen. Selbst ein Zweidecker-Linienschiff würde ernsthaft darüber nachdenken müssen, ob es sich auf ein Gefecht mit der *Constitution* einlassen könnte.

„Sollen wir die Stückpforten an Steuerbord öffnen, Sir?"

„Noch nicht, Mr. Morris." Captain Hull schüttelte den Kopf. „Erst auf meinen Befehl. Aber lassen Sie Fock und Großsegel wegnehmen!"

„Aye, Sir." Der Erste hob das Sprachrohr. „Gei auf Fock und Großsegel! Bewegung, Leute!"

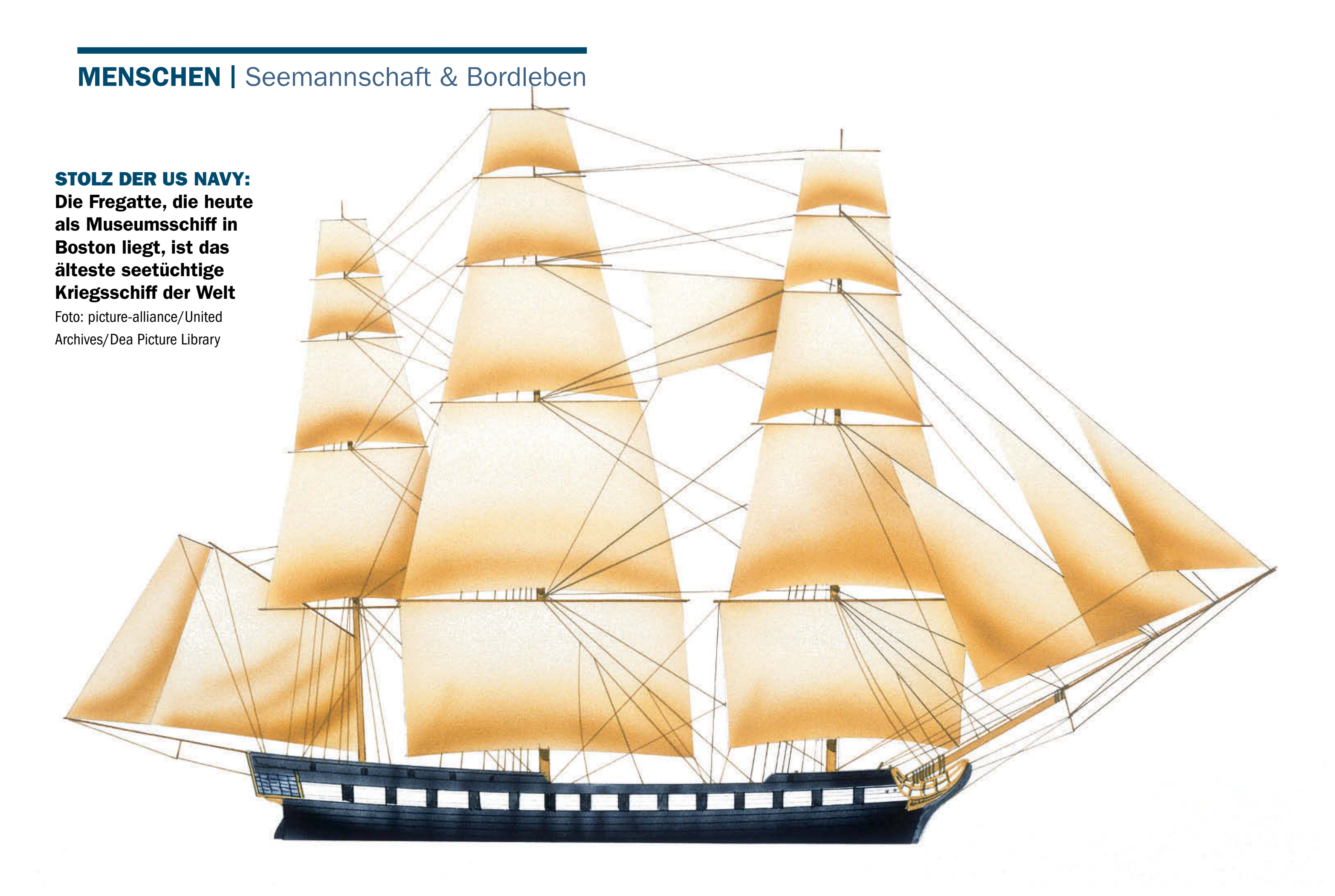
Die *Constitution* hielt unverdrossen auf den Gegner zu. Der Kommandant, Captain James Dacres, bemerkte zu seinen Offizieren, dass sie sich recht stürmisch nähere: „Zu stürmisch für einen Amerikaner. Aber je großartiger sie sich verhält, desto ruhmreicher ihre Aufbringung."

Bleiben Sie ruhig, Mr. Morris. Wenn der uns versenken will, hätte er schon geschossen!

Captain Hull zu seinem Ersten Leutnant

Er war sich seines Erfolges ziemlich sicher, dieser selbstbewusste britische Kommandant, und zählte in Gedanken wohl schon das Prisengeld, das er für die Eroberung der feindlichen Fregatte bekommen würde. Der Gedanke, dass ihm der Amerikaner zumindest ebenbürtig sein könnte, kam ihm nicht. Und dann lief die Sache für ihn und sein Schiff komplett aus dem Ruder.

„Er ist jetzt schon auf Schussweite heran, Sir." Belustigt registrierte Captain Hull die Unruhe seines Ersten Leutnants. Doch er würde sich noch etwas gedulden müssen. Bei der herrschenden rauhen See legte es Isaac Hull auf einen Nahkampf an. „Bleiben Sie ruhig, Mr. Morris! Wenn der uns versenken wollte, hätte er schon längst geschossen. Nein, der will uns als Prise, und da ist ihm mit einem zerschossenen Wrack nicht gedient."



STOLZ DER US NAVY: Die Fregatte, die heute als Museumsschiff in Boston liegt, ist das älteste seetüchtige Kriegsschiff der Welt
Foto: picture-alliance/United Archives/Dea Picture Library

„Wie Sie meinen, Sir." Der Blick des Kommandanten blieb unverwandt auf die *Guerriere* gerichtet. Mit Südwestkurs kam sie herangesegelt, segelte also am Wind, und dabei kam ihre Steuerbordseite im Seegang zeitweise hoch aus dem Wasser. Sein Schiff hingegen segelte auf östlichem Kurs und hatte so den aus Nordwest blasenden Wind etwas achterlicher als dwars, segelte also mit raumem Wind. Für Captain Hull eine ausgezeichnete Ausgangsposition, bei der er den Gegner lange im Unklaren lassen konnte, mit welcher Seite er das Feuer eröffnen würde – mit der Backbord- oder mit der Steuerbordseite.

Der britische Kommandant indessen musste sich bei seinem Schiff für eine Seite entscheiden. Die chronische Unterbesetzung der Kriegsschiffe Seiner Majestät ließ es nicht zu, die Batterien beider Seiten gleichzeitig zu besetzen.

„Er öffnet seine Stückpforten, Sir."

„Das wird er wohl müssen, wenn er feuern will." Auch Captain Hull war es nicht entgangen, dass die *Guerriere* die lange Reihe der Stückpforten an ihrer Steuerbordseite öffnete, die dahinter lauernden Rohre wie das Gebiss eines Raubtieres herausstießen und zu ihnen herüberbleckten. „Und feuern wird er gleich. Dann wird er unseren Kurs kreuzen und wenden, um seine Backbord-Batterie zum Tragen zu bringen. Und das, Mr. Morris, werde ich ihm gründlich versalzen! Die Männer sollen sich die Halstücher um die Ohren binden, bevor wir feuern!"

Mit angebrassten Rahen am Wind segelnd, kam die *Guerriere* schnell näher. Für Morris war sie schon viel zu nah, nur noch knapp eine Kabellänge entfernt. Und der Kommandant stand immer noch ruhig auf dem Achterdeck, wie ein Fels in der Brandung. Auch, als der Gegner jetzt anluvte und das Feuer mit einer Breitseite eröffnete.

Grelle Blitze zuckten aus den Stückpforten, dichter, blaugrauer Pulverqualm schoss heraus und wurde dann vom heulenden Wind gegen das Schiff gepresst, hüllte den Rumpf völlig ein. Eine schlecht gezielte Salve, gelöst in der Aufwärtsbewegung des im Seegang rollenden Schiffes. Die meisten Kugeln schlugen wirkungslos in die See. Als ob die Salve das Signal für Captain Hull gewesen war, kamen seine Befehle jetzt wie Peitschenhiebe: „Drei Strich abfallen! Fier die Leebrassen! Steuerbord-Batterie: Stückpforten öffnen und ausrennen!"

Die beiden Rudergänger drehten das große Rad, in Lee wurden die Brassen losgeworfen und mit vierkant gebrassten Rahen stürmte die *Constitution* auf den Gegner los. Der kreuzte jetzt ihren Kurs. Und dann kam alles genau so, wie es Captain Hull vorausgesehen hatte.

„Er geht über Stag, Sir."

„Wie ich gesagt habe, Mr. Morris." Hulls Rechte griff haltsuchend in ein Geitau des Kreuzmastes, als sein Schiff jetzt in einer Rollbewegung überholte. „Gleich haben wir ihn dwars an Steuerbord und dann geben wir ihm eine Breitseite."

Auf der *Guerriere* kamen die Rahen herum. Die Vorsegel schlugen und knallten, als sie ihren Kurs nach Backbord änderte. Ihre backstehenden Focksegel unterstützten zwar die Drehung, nahmen aber auch Fahrt aus dem Schiff, und noch bevor die Fregatte schwerfällig auf Steuerbordbug liegend herumkam, rauschte die *Constitution* an ihrer Back-

bordseite heran – mit geöffneten Stückpforten, aus denen drohend die schwarzen Mündungen der Langrohrgeschütze und die kurzen, dicken Rohre der 32-Pfünder-Carronaden herausragten.

Auf dem Achterdeck wie eine männliche Nemesis die stämmige Gestalt von Captain Hull, in der hoch erhobenen Rechten den leicht nach vorn weisenden Degen. Er wartete noch einen Moment, ließ die Augen über die schussbereiten Kanonen gleiten und spürte die Blicke der ihn gebannt anstarrenden Stückmeister. Dann, als die See das Deck in der Rollbewegung wieder anheben wollte, sauste der blitzende Stahl des Degens herab.

„Feueeer! Spritzt sie voll, Jungs!"

Die glimmenden Lunten senkten sich auf die Zündlöcher, die ganze Welt schien in einer ungleichmäßigen Breitseite zu explodieren. Der Rückstoß ließ das Schiff leicht nach Backbord krängen und die 24-Pfünder bis ans Ende ihrer knirschenden Brooktaue zurückrollen. Eine Lawine aus Eisen prasselte in die *Guerriere* hinein, die unter der Wucht der einschlagenden Breitseite stark überholte. Mit Befriedigung sah Captain Hull, wie sich drei Stückpforten mittschiffs zu einem großen Loch verbreiterten und große Teile der Beplankung durch die krachenden Einschläge der Eisenkugeln nach innen geschleudert wurden. Er konnte sich vorstellen, wie jetzt ganze Wolken langer, spitzer Holzsplitter durch das Geschützdeck stoben und grässliche Wunden rissen.

„Nachladen! Los, los! Munter, Jungs!"

Die Stückmeister brüllten auf ihre vom Donner der Breitseite noch halbbetäubten Kanoniere ein, während die Pulveräffchen – die jüngsten Schiffsjungen – frische Kartuschen aus den Magazinen heranschleppten und neue, glänzende Kugeln aus den Gestellen gehoben wurden. In kürzester Zeit waren die Kanonen neu geladen. Die Männer legten sich in die Taljen und quietschend rumpelten die Blockräder der Lafetten wieder vorwärts an die Bordwand; jede Mündung wollte zuerst draußen sein.

Die *Guerriere* kreuzte wieder ihren Kurs; ging vor dem Bug der *Constitution* erneut über Stag, um mit ihrer Backbord-Batterie feuern zu können. Dabei kamen sich beide Schiffe gefährlich nah, da der vor dem Wind segelnde Amerikaner einfach schneller war als der eine Wende fahrende Brite. Fast schien es, als wolle der lange Klüverbaum der *Constitution* das Deck der britischen Fregatte von vorn bis achtern abrasieren.

„Feuer!"

Auch auf dem Achterdeck des Briten schnellte jetzt ein Degen herunter, seine Stückpforten spien Feuer und Rauch. Eine stotternde, unregelmäßige Salve, bedingt durch das Rollen und Gieren der Fregatte in der Wende. Die Kugeln ihrer 18-Pfünder-Backbord-Batterien wuchteten gegen die amerikanische Bordwand – und prallten einfach ab, fielen wirkungslos ins Meer; was einen der Kanoniere zu dem berühmt gewordenen Ausruf veranlasste: *„He sides are made of iron!"* (Ihre Seiten sind aus Eisen!")

Old Ironsides – diesen Spitznamen sollte die *Constitution* nie wieder loswerden.

„Jetzt hat er seine Kanonen leergeschossen, denn die Steuerbordbatterie kann er noch nicht wieder geladen haben, und wenn er uns entern will, muss er noch eine Wende fahren oder halsen. Die Marines sollen sich klarhalten!"

Aus eng zusammengekniffenen Augen verfolgte Captain Hull das Segelmanöver des Engländers und hob das trichterförmige Sprachrohr an den Mund: „Gleich geht er wieder über Stag", brüllte er über das Deck. „Dann geben wir ihm noch eine Breitseite! Klar bei Steuerbordbatterie!"

Begeisterter Jubel an und unter Deck, die Männer an den Geschützen fieberten vor Ungeduld. Sie konnten es kaum erwarten, mit der nächsten Breitseite die britische Fregatte abzutakeln. Was sollte ihnen auch passieren? Dass die

Hull sah, wie bei seinem Gegner drei Stückpforten zu einem großen Loch wurden

Auf dem Höhepunkt der Schlacht

feindlichen Kanonenkugeln an ihren Bordwänden abprallten, hatte sich schon herumgesprochen. Und das zerschossene Tauwerk des Riggs, das konnte man spleißen oder einfach neues einscheren.

Sein Fernrohr zeigte Captain Hull, wie sich auf der *Guerriere* die Männer in die Brassen legten. Die Rahen des Groß- und Kreuzmastes schwangen herum, ihre Segel begannen sich im raumem Wind zu blähen. Der englische Kommandant versuchte, so schnell wie möglich wieder in Luvposition zu kommen.

„Ein Strich abfallen!" brüllte Hull. „Ja, gut so. Jetzt haben wir ihn gleich sauber an Steuerbord. Die Entermannschaft sich klarhalten!"

Der Arm mit dem Degen fuhr wieder hoch; sichtbares Zeichen für die Stückmeister, dass der Feuerbefehl unmittelbar bevorstand. Die Hände mit den glimmenden Lunten schwebten über die Zündlöcher. Einer nach dem anderen sahen sie zu ihrem Kommandanten herüber – bereit, beim geringsten Zucken des Armes die Explosion auszulösen. Mit den backstehenden Focksegeln kam die *Guerriere* immer näher, wurde durch den Winddruck auf die *Constitution* zugetrieben. Als sie herum war, fuhr der degenbewehrte Arm herab.

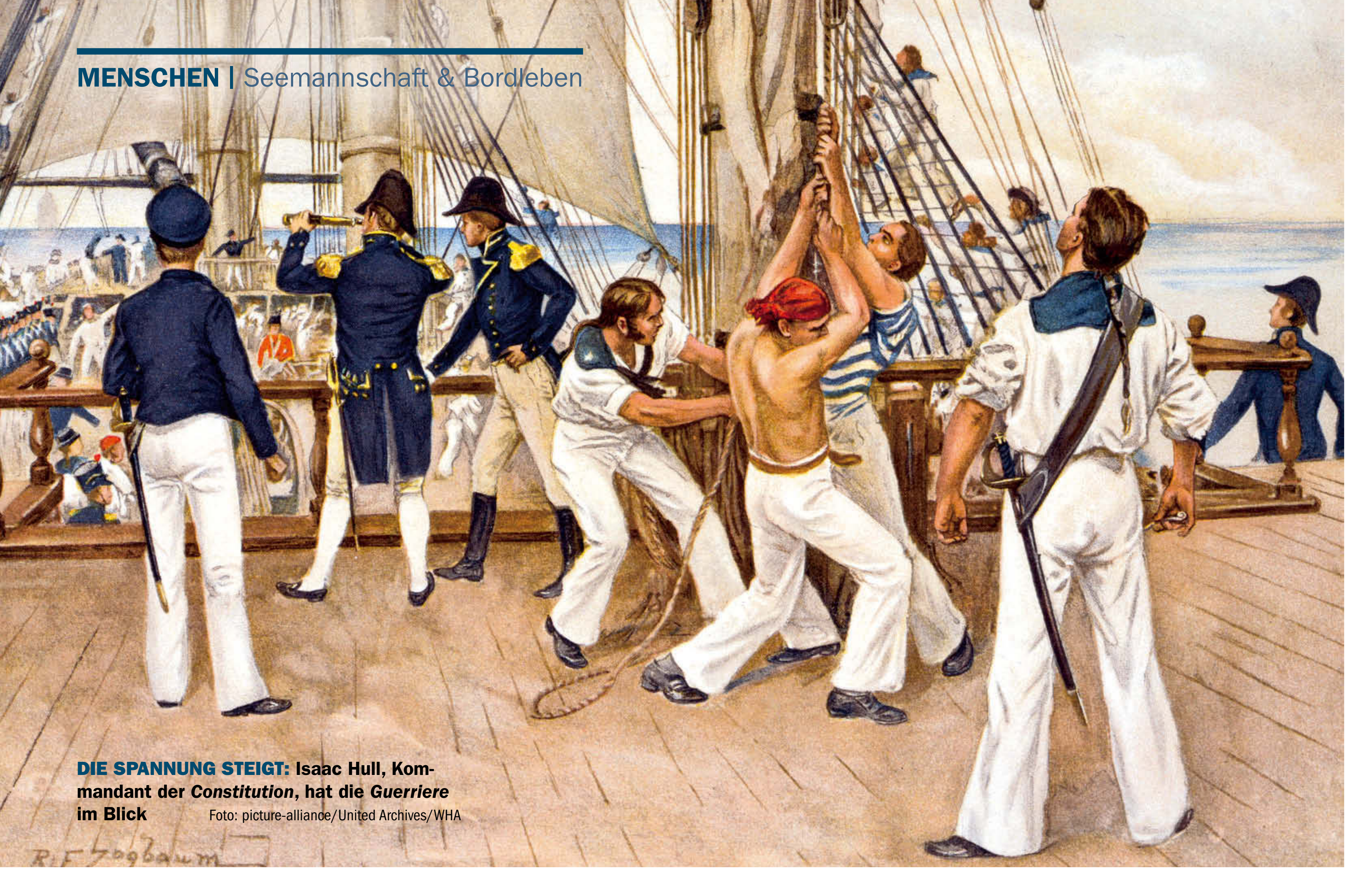
„Feueeer!"

Erneut das wüste Donnern der Breitseite, das Rumpeln der Lafetten und der stinkende Sprengstoffqualm, den der Wind in dichten Wolken vom Schiff wegtrieb. Die auf kürzeste Entfernung gelöste Salve hatte eine fürchterliche Wirkung, ließ die *Guerriere* bis zum Kiel hinunter erbeben. Das Schanzkleid zersplitterte, Geschütze wurden vom Aufprall





NATIONALHELD: Zu Ehren von Captain Hull legten die Amerikaner nach seinem legendären Sieg über die *Guerriere* eine Medaille auf Foto: Interfoto/Granger, NYC



DIE SPANNUNG STEIGT: **Isaac Hull, Kommandant der *Constitution*, hat die *Guerriere* im Blick** Foto: picture-alliance/United Archives/WHA

der eisernen Vollkugeln binnenbords getrieben und zerquetschten menschliche Körper. Eine Kanone wurde genau in der Mündung getroffen, was ihre Ladung zur Explosion brachte und das Rohr mit gewaltigem Krachen bersten ließ.

Zerfetztes Tauwerk flatterte ebenso hilflos im Wind wie von ihren Schoten freigeschossene Segel. Achtern kam der Kreuzmast splitternd herunter, riss seine letzten Stage und Pardunen mit sich und legte sich donnernd auf das Schanzkleid; was zur Folge hatte, dass die Fregatte das Tauwerk und das Besansegel des Mastes wie einen Treibanker hinter sich herschleppte und augenblicklich Fahrt verlor. Sie war praktisch manövrierunfähig, knapp 15 Minuten nach Hulls erster Breitseite.

„By Jove", hörte Hull einen Kanonier rufen. „Wir haben sie in eine Brigg verwandelt. Mit der nächsten Breitseite machen wir einen Kutter aus ihr."

Er sollte recht behalten!

„Die nächste Breitseite feuern wir geschützweise längsdeck!", brüllte der Kommandant. „Los, Mr. Morris, bringen Sie uns herum! Ich will ihren Bug vor meinen Rohren haben."

„Aye, Sir. An die Schoten und Brassen! Ruder nach Luv!"

Knarrend schwangen die Rahen herum. Wind und Ruder trieben die *Constitution* vor den Bug des Briten, dessen wuchtiges Galion auf ihre Backbordseite zuhielt. Das Sprachrohr an den Mund hebend, rief Captain Hull über das Deck: „Geschützweise nach Sicht feuern!"

Donnernd entluden sich die Kanonen. Nacheinander, in kurzen Abständen feuerten sie ihre Ladungen hinaus ins nur noch 27 Yards entfernte Vorschiff der *Guerriere*. Die schweren Kugeln zerschmetterten die Bugbeplankung und fetzten kreischend längsdeck, alles beiseite fegend, was ihnen im Weg stand – Menschen, Geschütze, alles.

Hustend wandte sich Captain Hull ab. Der Wind trieb den beißenden, nach Salpeter und Schwefel stinkenden Pulverdampf quer über sein Schiff. Und aus dem Qualm heraus sah er den langen Klüverbaum des Briten auf sich zukommen – drohend, wie eine zum Stoß erhobene Lanze.

„Achtung, Morris! – Gleich kracht er in uns hinein."

Dann war die britische Fregatte auch schon da. Klüverbaum und Bugspriet bohrten sich ins Rigg der *Constitution*, zerrissen Geitaue, Wanten und Schoten; verhakten sich. Musketenfeuer prasselte auf das Deck der *Guerriere* nieder, als die 50 amerikanischen Marines in den Kampf eingriffen. In erhöhten Positionen am Schanzkleid und in den Wanten stehend, schossen sie auf alles, was sich bewegte, und hielten so mit ihrem Feuer die britischen Kanoniere von ihren Oberdecksgeschützen und Drehbassen fern.

Währenddessen pumpten die amerikanischen Gunner weiter Eisen in ihre Gegnerin. Ihre Rohre waren durch die Bleiblechkartuschen schneller zu laden und feuerten drei Salven in einer Zeit, in der die Briten gerade mal zwei Schuss herausbekamen.

„Marines Feuer einstellen! Entermannschaft Achtung!"

Die zum Entern abgeteilten Männer griffen ihre Säbel und Pistolen fester und zogen sich an Wanten und Pardunen hoch, um auf die Fregatte überzuspringen und sie in Besitz zu nehmen.

„Entermannschaft vorwä..."

Das „Vorwärts" blieb dem Kommandanten im Halse stecken, als Seegang und Wind die Aktion beendeten und beide Schiffe auseinandertrieben. Mit einem Ruck lösten sich

Bugspriet und Klüverbaum des Briten aus dem Rigg der *Constitution*, die mit ihrer Großrah verhakten Stage rissen und krachend kam der seiner stützenden Taue beraubte Fockmast herunter. Dabei riss er das ganze stehende und laufende Gut des Großmastes mit, der sich mit einem urweltlichen Knarren und Stöhnen nach vorn neigte und mit seinen Stengen und Rahen splitternd an Deck krachte. Jetzt schien das Zerstörungswerk vollkommen.

„Ich glaube, das war's, Mister Morris."

Mit dem befreiten Aufatmen des Siegers blickte Captain Hull auf das, was von Seiner Majestät Fregatte *Guerriere* übriggeblieben war: ein entmasteter, zerschossener und manövrierunfähiger Rumpf, den seine Segel wie achtlos darüber geworfene Leichentücher bedeckten. Sie hatte auch keine Flagge mehr, die sie streichen konnte; die schwamm mit der Besangaffel außenbords. Hull rief seinen Zweiten Leutnant zu sich aufs Achterdeck.

„Mr. Read, lassen Sie sich mit dem Kutter rüberpullen und nehmen Sie seine Kapitulation entgegen!"

„Aye, Sir. Kutter klar!"

Ein seemännisches Glanzstück, in der schweren See den Kutter unbeschadet zu Wasser zu lassen. Völlig durchnässt kehrte der Zweite zurück und brachte auch den verwundeten englischen Kommandanten mit.

„Wie sieht's drüben aus, Mr. Read?"

„Scheußlich, Sir. Wie in einem Schlachthaus." Der Leutnant schüttelte sich. „Die Decks blutüberströmt, überall Tote und Verwundete. Etliche Maate und Matrosen stockbesoffen, müssen sich von irgendwo her Schnaps beschafft haben. Die noch halbwegs Nüchternen sind dabei, die Toten über Bord zu werfen. Das Ganze ein Abbild der Hölle. Und zehn gepresste Amerikaner sind dabei, Sir. Die hat der Kommandant aber vor dem Gefecht unter Deck geschickt."

„Danke, Mr. Read." Captain Hull wendete sich an den Gefangenen, der ihm als Zeichen der Kapitulation seinen Degen überreichte. Was der Amerikaner aber dankend ablehnte. Damit honorierte er wohl auch die Haltung des Gegners, die gepressten Matrosen nicht zum Kampf gegen ihre Landsleute zu zwingen; Fairness in einem mit äußerster Erbitterung geführten Gefecht.

Erbitterung auch bei dem von einer Musketenkugel am Rücken verwundeten Captain Dacres. Als er sich auf der *Constitution* umsah, musste er feststellen, dass die amerikanische Fregatte keine ernsthaften Schäden aus dem Gefecht davongetragen hatte. Etwas zerschossenes Tauwerk hing traurig von Masten und Rahen herunter, das war aber auch schon alles. Die eisernen Vollkugeln seiner Kanonen und Carronaden hatten den stabilen Bordwänden nichts anhaben können.

„Ironsides!", murmelte er. Irgendwo hatte er den Ausdruck gehört.

„Beiboote zu Wasser! Mr. Read, schaffen Sie die Leute herüber und dann dürfen Sie sich als Brandstifter betätigen!"

Insgesamt 267 Überlebende wurden übernommen – Betrunkene, Nüchterne und Verwundete; der Rest von 282 Besatzungsmitgliedern. Ein Zählappell auf der *Constitution* ergab sieben Tote und auch sieben Verwundete. Als die siegreiche amerikanische Fregatte über Stag ging und Kurs auf Boston nahm, ließ sie ein hilfsloses, zertrümmertes Wrack zurück, auf dem schon die Flammen um sich griffen. Das Feuer wütete bis in die Abendstunden auf dem, was einmal Seiner Majestät Fregatte *Guerriere* gewesen war, bis es das Pulvermagazin erreichte und die Männer weit achteraus einen gewaltigen Feuerball aus der dunklen See steigen sahen.

Dann existierte auch das Wrack nicht mehr!

Am Sonntagmorgen des 30. August 1812 lief die *Constitution* wieder in Boston ein, wo Captain Hull ein stürmischer Empfang bereitet wurde. Die Bostoner Bevölkerung feierte den Mann, der mit seiner Besatzung eine britische Fregatte in Grund und Boden geschossen und so der US Navy Geltung und Respekt verschafft hatte. Nicht so auf der anderen Seite des Atlantiks. Die *Times* lamentierte, dass der „Zauber des Sieges" zerbrochen wäre. Nie zuvor habe in der Weltgeschichte eine englische Fregatte vor einer amerikanischen die Flagge streichen müssen. Und der *Naval Chronicle* stellte fest, dass eine englische Fregatte von 38 Geschützen ohne Zweifel, von außergewöhnlichen Zufällen abgesehen, jedes 44-Kanonen-Schiff einer anderen Nation niederzwingen sollte. Lediglich der Duke of Wellington sah die Sache nüchtern, nachdem wenig später auch die Fregatte *United States* gegen die britische *Macedonian* siegte: „Mir ist keineswegs geheuer bei diesen amerikanischen Seekriegserfolgen. Ich bin der Ansicht, wir sollten mit Amerika schnellstens Frieden schließen."

Mir ist keineswegs geheuer bei diesen amerikanischen Seekriegserfolgen

Duke of Wellington

Währenddessen festigte die *Constitution* weiter die Seegeltung der US Navy. Am 29. Dezember besiegte sie die 28-Kanonen-Fregatte *HMS Java*, die nach dem zweistündigen Gefecht nur noch ein mastlos treibendes Wrack mit 124 Toten und Verwundeten war. Der 17. Dezember 1814 sah sie als Sieger über die 32-Kanonen-Fregatte *HMS Cyane* und die Korvette *HMS Levant*, wobei die amerikanische Fregatte ihrem Spitznamen *Old Ironsides* wieder einmal alle Ehre machte: Sie trug keine nennenswerten Schäden davon, ihre Personalverluste beliefen sich auf vier Tote und zehn Verletzte.

Die *Constitution* blieb bis 1855 im Dienst, wurde 1907 als Denkmal überholt und liegt auch heute noch im Bostoner Hafen. Ein nationales Denkmal, das jederzeit wieder in See gehen könnte und für dessen 2018 anstehende Generalüberholung man bereits 1976 einen Eichenhain gepflanzt hatte. Er garantiert auch das weitere Überleben dieser historischen Fregatte. ⚓

In der nächsten Ausgabe: Am 3. März 1943 versenkte *U 43* versehentlich den Blockadebrecher *Doggerbank*, von dem nur ein Mann überlebte und nach 26 Tagen gerettet wurde

Flensburger Event 2017

Rundum Dampf

Was 1993 als „universelle" Veranstaltung begann, bei der sich dampfgetriebene Wasser-, Schienen- und Straßenfahrzeuge begegneten, hat sich im 25. Jahr des Bestehens zu einem Event mit überwiegend maritimer Ausrichtung entwickelt Von Detlef Ollesch



Das „Flensburger Dampf Rundum" findet nur alle zwei Jahre statt – diesmal war es vom 7. bis 10. Juli mit ihrer Gastgeberin, der *Alexandra*. Der 1908 bei der Schiffswerft und Maschinenfabrik, vormals Janssen & Schmilinsky, in Hamburg für die Vereinigte Flensburg-Ekensunder und Sonderburger Dampfschiffsgesellschaft Flensburg gebaute Salondampfer stand an den drei Tagen ebenso für Besichtigungen und Ausfahrten bereit wie die anderen teilnehmenden Dampfer und Motorschiffe.

Dazu als Stammgäste die beiden bei den Stettiner Oderwerken AG gebauten Eisbrecher, die heute in Hamburg beheimatet sind, und die Wal von 1938, die nach ihrer aktiven Zeit auf dem Nord-Ostsee-Kanal in Bremerhaven ein neues Zuhause gefunden hat.

Als weiterer Veteran, der ebenfalls schon beim ersten „Dampf Rundum" 1993 mit von der Partie war, ist das 1915 auf J. Ring Andersens Staalskibsværft im dänischen Svendborg vom Stapel gelaufene Küstenpassagierschiff *Skjelskør* zu nennen. Es versah bis 1962 den Liniendienst zwischen Skelskør auf der dänischen Hauptinsel Seeland und den dieser südwestlich vorgelagerten Inseln Omø und Agersø. Inzwischen hat das Schiff seinen Heimathafen in Frederikssund am Roskilde-Fjord.

Viele Sehenswürdigkeiten

Und nicht zu vergessen die *Schaarhörn* aus Hamburg, im selben Jahr auf derselben Werft wie die *Alexandra* gebaut, allerdings nicht für eine private Reederei, sondern – zumindest der Legende nach – als Staatsyacht für die Hamburger Honoratioren, die nicht mehr mit der Eisenbahn zur Kieler Woche fahren wollten.

Ältestes Dampfschiff der diesjährigen Veranstaltung war der Tonnenleger und Bereisungsdampfer *Bussard*, der 1905 bei Jos. L. Meyer in Papenburg für die Königliche Wasserbau-Inspektion im damals noch deutschen Sonderburg vom Stapel lief und seit dem Verlust Nordschleswigs in Kiel beheimatet ist.

Bemerkenswert ist die Tatsache, dass das mit Abstand älteste Schiff unter den Teilnehmern nicht mit einer Dampfmaschine, sondern mit einem lediglich 300 PS starken Motor angetrieben wird: das Feuerschiff *Elbe 3*, 1888 auf der Werft Johann Lange in Grohn an der Weser gebaut (heute ein Ortsteil von Bremen-Vegesack) und seit 1979 zu den Schiffen des Hamburger Museumshafens Oevelgönne gehörend.

Für Liebhaber

Auch die Liebhaber alter Leuchtschiffe kamen an jenem Sommerwochenende voll auf ihre Kosten, nahmen doch auch die *Fehmarnbelt*, Baujahr 1908 (Werft G. H. Thyen, Brake), aus Lübeck und *Elbe 1*/*Bürgermeister O'swald*, Baujahr 1939 bis 1942 (Jos. L. Meyer, Papen-

AUF GEHT'S: Das Passagier- und Postschiff *Sandnes* tritt die Heimreise nach Norwegen an Alle Fotos: Detlef Ollesch

KLARE RICHTUNG: Salondampfer *Alexandra* steuert seinen Liegeplatz an; im Hintergrund die Feuerschiffe *Fehmarnbelt* und *Elbe 3*



VIEL DAMPF: Der Tonnenleger *Bussard* hat sich soeben von der Pier gelöst

burg) aus Cuxhaven am „Dampf Rundum" teil. Wer genau hinsah, konnte darüber hinaus in dem im Hafen liegenden Dreimaster *Sunthorice* das frühere Feuerschiff *Außenjade* erkennen (Baujahr 1902, Jos. L. Meyer, Papenburg).

Größtes Schiff

Drei weitere Motorschiffe beteiligten sich am Open Ship beziehungsweise den Ausfahrten: der Schlepper Flensburg (Ex Bugsier 9), 1954 auf der Jadewerft in Wilhelmshaven gebaut, liegt seit 2014 in der Stadt, deren Namen er trägt.

Das 149,59 BRT kleine Kümo *Samka* aus Marstal auf Ærø lief dort 1956 auf H. C. Christensens Staalskibsværft vom Stapel und war bis 2003 in der Frachtfahrt aktiv. Es gehört zu einer Serie von 23 Schwesterschiffen, die im Nachkriegs-Dänemark nach und nach die alten Frachtsegler mit Hilfsmotor ersetzten.

Das Motorschiff *Sandnes* aus der gleichnamigen Stadt an Norwegens Westküste hatte nicht nur die weiteste Anreise. Mit 67,58 Meter Länge und 1.534 BRT war es auch das größte Schiff des diesjährigen „Dampf Rundum". 1950 von der Nylands mekaniske verksted (Oslo) an die Sandnæs Dampskibs-Aktieselskab ausgeliefert und von dieser bis 1974 als Passagier- und Postschiff auf der Nachtroute Sandnes/Stavanger–Haugesund–Bergen eingesetzt, ist es ein ausgesprochen schönes und edel ausgestattetes Schiff. Es hat das Design der damaligen Hurtigruten-Schiffe maßgeblich beeinflusst und besitzt noch heute den Charme der 1950er-Jahre. Als Traditionsschiff in Fahrt ist die *Sandnes* mit einem Bordpostamt ausgestattet und führt dementsprechend die norwegische Postflagge.

Bereits am Freitagabend brachen die genannten Schiffe zusammen mit etlichen Begleitfahrzeugen, darunter Einheiten der Wasserschutzpolizei und des Zolls, zu einer gemeinsamen Ausfahrt auf die Flensburger Förde auf, in deren Verlauf das traditionelle Dampferrennen um das blaue Brauerband stattfand, das die *Stettin* für sich entscheiden konnte. Seinen eigenen Wettbewerb absolvierte zeitgleich das knappe Dutzend Dampfboote unterschiedlicher Größe, das sich ebenfalls ein Stelldichein gegeben hatte.

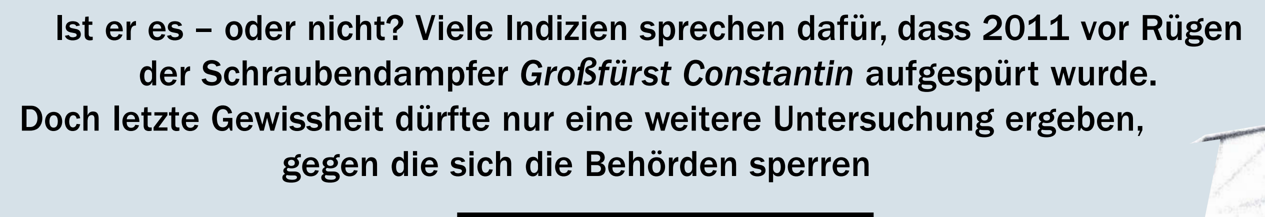
Attraktionen an Land

Über das rund um die Hafenspitze gelegene Veranstaltungsgelände verteilten sich zwischen Riesenrad, Musikbühne sowie Verkaufs- und Informationsständen unterschiedlicher Art einige dampfgetriebene Landfahrzeuge – vom Traktor über die Dampfwalze mit Steinbrecher bis zur Dampfspritze.

Die in früheren Jahren auf dem Fest ebenfalls vertretenen Dampflokomotiven suchte man allerdings vergeblich, da sie den Hafen seit der Stilllegung der Hafenbahn 2014 nicht mehr erreichen können. ⚓

Schraubendampfer *Großfürst Constantin*

Schicksal in der Ostsee



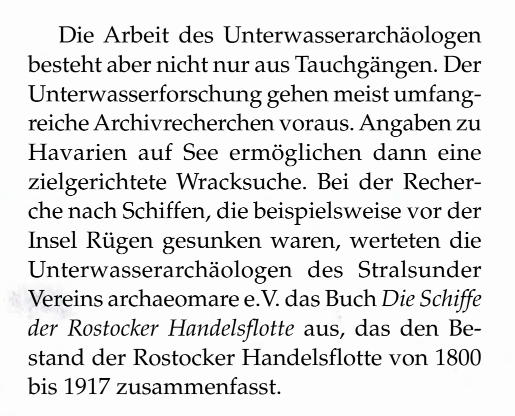
Ist er es – oder nicht? Viele Indizien sprechen dafür, dass 2011 vor Rügen der Schraubendampfer *Großfürst Constantin* aufgespürt wurde. Doch letzte Gewissheit dürfte nur eine weitere Untersuchung ergeben, gegen die sich die Behörden sperren

Von Dr. Thomas Förster

Die Ostsee ist eine der bedeutendsten Schatzkammern der Seefahrtgeschichte. Zahlreiche gesunkene Schiffe aus den letzten Jahrhunderten, aber auch Hafenanlagen und versunkene Siedlungen blieben unter günstigen Bedingungen erhalten. Durch den geringen Salzgehalt kommen holzzerstörende Organismen wie die Pfahlbohrmuschel, die auch als Schiffsbohrwurm bezeichnet wird, nur im westlichen Teil der Ostsee vor.

Allein vor der Küste von Mecklenburg-Vorpommern gelang in den letzten Jahrzehnten der Nachweis annähernd 1.800 archäologischer Fundplätze. Fachleute gehen davon aus, dass es sich bei dieser Zahl nur um einen geringen Prozentsatz der tatsächlich vorhandenen Fundstellen handelt. Gut verborgen im Schlick und anderen Sedimenten, sind die zahlreichen Schiffswracks auch mit moderner Ortungstechnik nur schwer zu orten.

Gerade für die Zeit, in der nur wenige Informationen zum Schiffbau und zur Schifffahrt überliefert wurden, stellen die Wrackfunde als Sachzeugnisse eine eminent wichtige Quelle dar.



Die Arbeit des Unterwasserarchäologen besteht aber nicht nur aus Tauchgängen. Der Unterwasserforschung gehen meist umfangreiche Archivrecherchen voraus. Angaben zu Havarien auf See ermöglichen dann eine zielgerichtete Wracksuche. Bei der Recherche nach Schiffen, die beispielsweise vor der Insel Rügen gesunken waren, werteten die Unterwasserarchäologen des Stralsunder Vereins archaeomare e.V. das Buch *Die Schiffe der Rostocker Handelsflotte* aus, das den Bestand der Rostocker Handelsflotte von 1800 bis 1917 zusammenfasst.

Quellenstudien

Besonders interessant erwies sich der Eintrag: „*Großfürst Constantin II* gebaut von A. Tischbein in Rostock 1857, Schiff aus Eisen, 1861 auf der Fahrt von Charleston to Fth. nach Rostock bei Rügen im Eise gesunken." Über eiserne Schiffe, die zur Zeit der Industrialisierung in Rostock gebaut wurden, war bislang wenig bekannt, sodass mit einem Wrack durchaus weitere Aufschlüsse zum Schiffbau und zur Ostseeschifffahrt aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu erwarten waren.

Durch die Arbeiten von Rostocker Schifffahrtshistorikern standen weitere Fakten zum Schiff und dessen Schicksal zur Verfügung. Die *Großfürst Constantin II* war



INDIZ, ABER KEIN BEWEIS: Taucher entdecken am Wrack unweit des Dampfkessels einen Kondensator, wie ihn die *Großfürst Constantin* besaß Foto: Archiv Förster

BAUGLEICH: Die Schraubendampfschiffe *Erbgroßherzog Friedrich Franz II* und im Hintergrund *Großfürst Constantin II*. Kurios: Der Rauch von *Friedrich Franz* weht gegen den Wind!
Foto aus: Rahden, Heinrich: *Die Schiffe der Rostocker Handelsflotte*, 1941



FESTGEFAHREN: Schraubendampfer *Pollux* im Eis. So ähnlich könnte sich die Havarie der *Großfürst Constantin* ereignet haben
Foto: Archiv Förster

VIELSEITIG: Albrecht Johann Heinrich Tischbein (1803–1881) war Konstrukteur der *Großfürst Constantin* und Mitbegründer der „Schiffswerft und Maschinenfabrik von Wilhelm Seltz und Albrecht Tischbein“ Foto: Heimatmuseum Warnemünde

nicht das erste Schiff mit diesem Namen. Bereits 1851 entstanden bei Albrecht Tischbein zwei Schiffe, die auf der Linie Rostock–Petersburg verkehren sollten. Am 9. September 1851 lief der erste deutsche eiserne Schraubendampfer *Erbgroßherzog Friedrich Franz I* vom Stapel. Das Schiff hatte eine Länge von 40,08 Metern und eine Breite von 6,09 Metern. Der Schraubendampfer, von einer Dampfmaschine mit 60 PS angetrieben, erreichte mit 20 Passagieren eine Geschwindigkeit von 9,25 Knoten.

Neuer Auftrag

Am 23. Dezember 1851 folgte ein weiteres baugleiches Schiff mit dem Namen *Großfürst Constantin I*, benannt nach dem Oberbefehlshaber der russischen Flotte. Das Fahrzeug hatte die identischen Maße und dieselbe Leistung wie sein Schwesternschiff. Beide Schiffe waren aber aufgrund ihrer Größe nicht wirtschaftlich genug und wurden 1855 nach Amsterdam verkauft. Rostocker Geschäftsleute interessierten sich für die Fortsetzung des Linienverkehrs nach Petersburg und traten 1855/56 als Initiatoren für eine neue Reederei auf.

Die Tischbein'sche Werft gab ein Angebot für zwei Schiffe ab, die ohne Kajütenausstattung 56.000 Taler kosten sollten. Mit kompletter Einrichtung lag der Preis bei 60.000 Talern. Wieder erhielt Albrecht Tischbein den Auftrag, und 1857/58 konnten beide baugleichen Schiffe – zuerst die *Erbgroßherzog Friedrich Franz II* und dann die *Großfürst Constantin II* – in Dienst gestellt werden. *Constantin* machte seine erste Fahrt mit guten Ergebnissen, und das sogar im Eis.

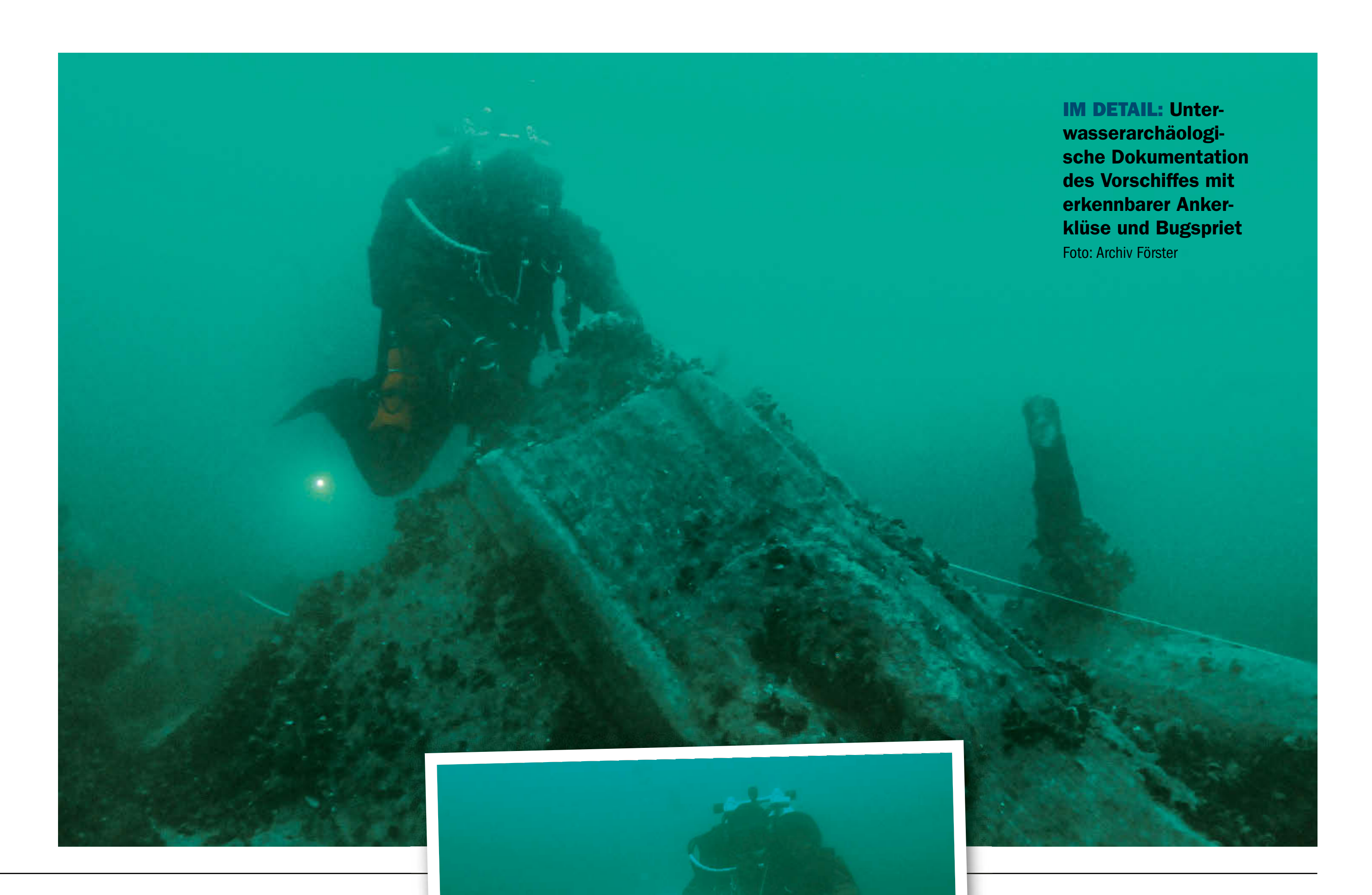
Das Schiff wurde als Paketdampfer für den Post- und Personenverkehr für sieben Monate im Jahr auf der Strecke zwischen Rostock und Petersburg eingesetzt. Für eine Hin- und Rückfahrt verbrauchte das Schiff 40 Lasten (etwa 80 Tonnen) Kohle. Die Aktionäre stellten jedoch fest, dass der Gewinn nicht allzu hoch war. Zudem wurde von Lübeck aus noch eine Konkurrenzlinie eröffnet.

Havarie im Eis

Aber die Rostocker wollten vorerst im Geschäft bleiben. Eine Verbindung zum wirtschaftlich aufstrebenden Russland galt auch schon zur damaligen Zeit als wichtig. Außerhalb der Fahrtsaison nutzte man die Schiffe auch für andere Fahrt- und Frachtaufgaben. Anfang Januar 1861 erlitt die *Großfürst Constantin* eine schwere Havarie, als das Schiff im Eis leckschlug und sank.

Durch Auswerten damaliger Zeitungsberichte ließen sich genauere Schlüsse zur Untergangsposition, aber auch zum Zustand des Schiffes ziehen. Nach den schweren,

> **„Das Schiff hatte eine harte Probe zu bestehen, indem es sich seinen Weg durch eine zehn bis zwölf Zoll dicke Eisdecke bahnen mußte. Schiff und Maschine haben sich bei dieser Probe als tüchtig bewährt und ist hierdurch wiederholt der Beweis geliefert, daß durch Schraubendampfschiffe bedeutend leichter die Eisdecke zu brechen ist als durch Räderschiffe“**
>
> *Rostocker Zeitung* vom 21. März 1858



IM DETAIL: Unterwasserarchäologische Dokumentation des Vorschiffes mit erkennbarer Ankerklüse und Bugspriet
Foto: Archiv Förster

AM WRACK: Forschungstaucher bei der Untersuchung von großformatigen Rohren, die bei der Dampfmaschine zur Leitung des Nassdampfes dienten
Foto: Archiv Förster

durchs Eis verursachten Schäden wurde die *Großfürst Constantin* am 26. Januar 1861 um 18 Uhr auf der Höhe von Lancken von der Besatzung verlassen. Das Schiff sank eine Meile von Wittow entfernt. Die Position des Unterganges war so, dass die Besatzung die Lichter der Lotsen vom Posthaus auf dem Bug sehen konnte und diese nicht durch dazwischenliegendes Land verdeckt wurde.

Gerade dieses Seegebiet westlich der Insel Rügen haben die Wracksuchschiffe des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie in den letzten Jahren intensiv untersucht. Sie konnten dabei verschiedene Wracks entdecken, die etwa eine Seemeile vor der Küste lagen.

Seit 2005 bewerteten die Forschungstaucher von archaeomare e.V. vier gesunkene historische Schiffe, die im recherchierten Suchgebiet lagen. Aber ohne Erfolg, keines der Wracks wies die Merkmale eines Schraubendampfers auf.

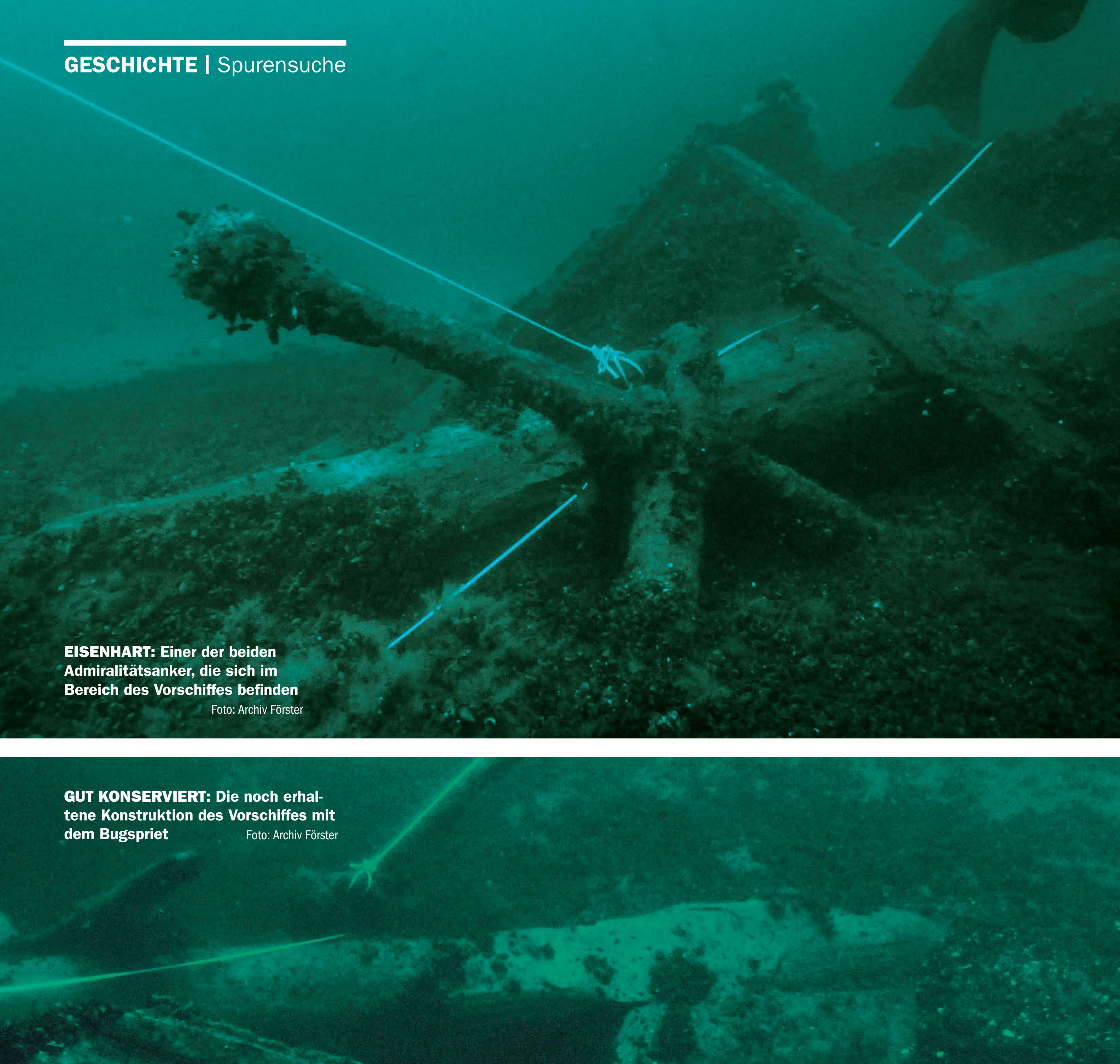
Nach Analyse der genutzten Quellen konnte man den Fehler ausfindig machen. Vor 1872 wurde für Entfernungsangaben noch nicht die Seemeile mit 1.852 Metern, sondern häufig die Mecklenburgische oder Preußische Meile mit 7.532 Metern verwendet. Das Suchareal wurde entsprechend erweitert, das Wrack musste wesentlich weiter westlich zur bisher vermuteten Untergangsstelle liegen.

Die Unterwasserarchäologen untersuchten im August 2011 ein Wrack, das ungefähr diese Entfernung aufwies. In 21 Meter Tiefe konnten sie ein eisernes Schiffswrack entdecken, das aus drei Teilen bestand und sich etwa drei Meter aus dem Grund erhob. Der stark zerfallene Schiffskörper besaß genietete Eisenplatten und Reste eines hölzernen Decks. Trotz der Zerstörungen waren das Vorschiff mit einem Bugspriet, ein Kofferkessel mit Resten einer Dampfmaschine und das Achterschiff noch gut zu erkennen.

Viele Übereinstimmungen

Auffällig war auch ein sehr massiver Holzmast, der noch neben dem Mastschuh lag. Die Länge des Wracks ließ sich auf 55 Meter und die Breite auf 6,50 Meter ermitteln. Auf den ersten Blick war der kombinierte Antrieb über Segel und Dampfmaschine und auch das Längen-Breiten-Verhältnis dieses ursprünglich langen und schmalen Schiffes ungewöhnlich.

Aber gerade diese Indizien deuteten darauf hin, dass es sich bei dem Wrack um einen frühen Schraubendampfer handelte. Ein Vergleich mit den technischen Angaben des *Großfürst Constantin* zeigte, dass diese zu den Dimensionen des Wracks annähernd deckungsgleich sind. Die wenigen Zentimeter Differenz können durch die Verformung des Schiffes beim Untergang entstehen.



EISENHART: Einer der beiden Admiralitätsanker, die sich im Bereich des Vorschiffes befinden
Foto: Archiv Förster

GUT KONSERVIERT: Die noch erhaltene Konstruktion des Vorschiffes mit dem Bugspriet
Foto: Archiv Förster

TECHNISCHE DATEN *Großfürst Constantin II*

Herkunftsland	Deutschland
Heimathafen	Rostock
Flagge Nr.	R 95
Eigner	See-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Rostock
Kapitän	Wilhelm Ahrens
Besatzung	17 Mann (1 Kapitän, 1 Steuermann, 4 Matrosen, 2 Maschinisten, 3 Heizer, 2 Decksjungen, 1 Koch, 3 Sonstige)
Erbaut	1857/58 von der Maschinenbauanstalt, Eisengießerei und Werfte für eiserne Dampf- und Segelschiffe, Albrecht Tischbein, Rostock, Baunummer 20, für 60.000 Taler
Indienststellung	6. Mai 1858 auf der Linie Rostock–Petersburg
Registertonnen	410,74 BRT; 318,58 NRT; 112 Lasten (etwa 224 t)
Passagiere	46 Passagiere 1. Klasse; 16 Passagiere 2. Klasse
Länge	55,47 m
Breite	6,40 m
Seitenhöhe	3,66 m
Antrieb	Dampf- und Segelantrieb, 3 Masten mit Schonertakelung
Geschwindigkeit	10–11 kn bei Dampfantrieb
Einsatzradius	Linienfahrt zwischen Rostock–Petersburg, weitere Fahrten in der Ost- und Nordsee
Verbleib	Gerät auf der Fahrt von Leith nach Rostock in Treibeis; sinkt am 26. Januar 1861 durch Eispressung westlich von Wittow

Für die weiteren Untersuchungen hat man eine zeitgenössische Lithografie herangezogen, die im Vordergrund das baugleiche Schwesternschiff *Erbherzog Friedrich Franz II* und im Hintergrund *Großfürst Constantin II* zeigt. Bei beiden Fahrzeugen handelte es sich um lange, schlank gebaute und schonergetakelte Schiffe. Neben den Masten war auch der für Segelschiffe typische Klippersteven mit mehrteiligem Bugspriet und Galionsfigur zu erkennen. Dahinter befanden sich an der Bordwand das Namensschild und zwei Admiralitätsanker, die ab 1850 in Gebrauch kamen. Neben signifikanten Merkmalen wie Schornstein und Aufbauten boten auch die Positionen der Masten und des Schornsteins Anhaltspunkte, um das Wrack dem gesuchten Schraubendampfer zuordnen zu können. Als man die Untersuchungen im Juni 2012 fortsetzte, konnten die Taucher diese Details am Wrack finden und verifizieren.

Zuerst begutachteten sie das noch relativ gut erhaltene Vorschiff. Es ließ sich klar ein Klippersteven mit mehrteiligem Bugspriet erkennen. Der eiserne Schiffskörper wurde im Bereich des Schanzkleides auch mit einer profilierten Holzplanke abgeschlossen, wie sie bei der litografischen Darstellung als weiße Linie zu erkennen ist. Die in Verlängerung der Planke und unterhalb des Bugspriets sitzende Galionsfigur sowie das im vorderen Teil befindliche Namensschild waren beim Wrack komplett von Sediment bedeckt.

Letzter Beweis fehlt

Dem Bild entsprechend konnten die Taucher an der Backbord- und Steuerbordseite zwei große Admiralitätsanker aufspüren. Im Bereich der Anker befand sich auch eine große Winde aus Holz, die zur Bedienung der Anker und Segel diente. Das ganze Vorschiff war innerhalb der Wracklage etwas verdreht, was auf mögliche Beschädigungen durch das Eis hindeuten könnte. Im Bereich, wo sich nach der Lithografie der erste Mast befunden hatte, konnte man die Mastspur und direkt daneben den hölzernen Mast ausfindig machen, der dort mittels Zapfen eingesetzt wurde. Am Kessel fand sich ein großer Rohrabgang, auf dem der Schornstein angesetzt war, der auf der in der Schiffsdarstellung erkennbaren Position lag. Hinter dem Ruder – das Ruderblatt war abgebrochen – war eine Aussparung, hinter der sich vermutlich der Schiffspropeller befand.

Allerdings konnte man keine Flügel sichten. Möglicherweise waren sie bei der Eisfahrt abgebrochen oder liegen ebenfalls unter Sediment. Genauen Aufschluss könnte hier nur eine Freilegung dieses Teils liefern. Einen weiteren Beleg für diese Theorie, dass es sich bei dem Wrack um die *Constantin* handelt, lieferten Sporttaucher, die mehrere Porterflaschen aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts fanden, eine mit der „1853 G Caldcleugh Durham".

Die Position, die Dimension, verschiedene noch erkennbare Elemente am Wrack sowie Beobachtungen von Schäden, die vermutlich vom Eis herrühren, deuten darauf hin, dass es der Schraubendampfer *Großfürst Constantin II* ist, der am 26. Januar 1861 vor Rügen im Eis sank. Durch die Freilegung bestimmter Bereiche im Wrack könnte der sichere Beleg erbracht werden. Eine genaue Vermessung der Maschinenanlage, aber auch Geschirr, die Galionsfigur oder die Schiffsglocke gäben endgültige Gewissheit über diesen wichtigen Fund. Leider besteht bei den Behörden bislang wenig Interesse an einer abschließenden Identifizierung. ⚓



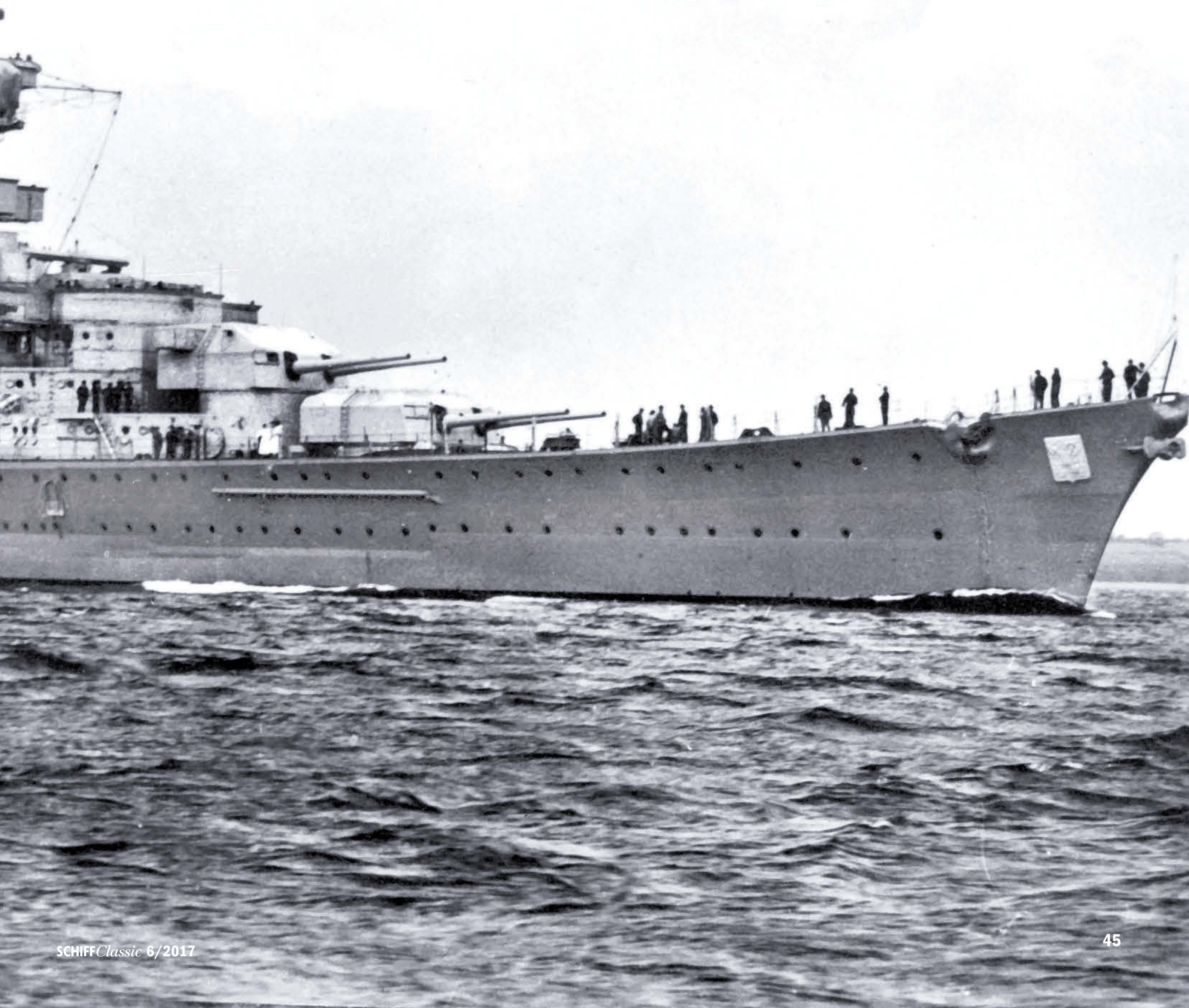
PROMINENTER VERTRETER:
Den Schweren Kreuzer *Blücher* taufte man als drittes Schiff auf den berühmten Namen – es blieb genauso glücklos wie sein Vorgänger Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Familie Blücher

Gedeckte Korvette
Panzerkreuzer
Schwerer Kreuzer

In der Marinegeschichte findet sich eine ganze Reihe von Traditionsnamen deutscher Kriegsschiffe. Bekannte Beispiele sind *Emden* und *Köln*. Aber auch der Name *Blücher* wurde mehr als einmal vergeben

Dr. Jann Markus Witt





GEDECKTE KORVETTE *BLÜCHER*: Der Dreimaster mit Expansionsmaschine in Fahrt hat die Kriegsflagge in allen Mastspitzen gesetzt, im Fockmast zusätzlich einen Wimpel. Die Geschützpforten sind teilweise geöffnet Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

BERÜHMTER NAMENSGEBER: Generalfeldmarschall Gebhard Leberecht von Blücher (1742–1819) war der herausragende Feldherr in den Freiheitskriegen und gilt als Bezwinger Napoleons Foto: Sammlung GSW

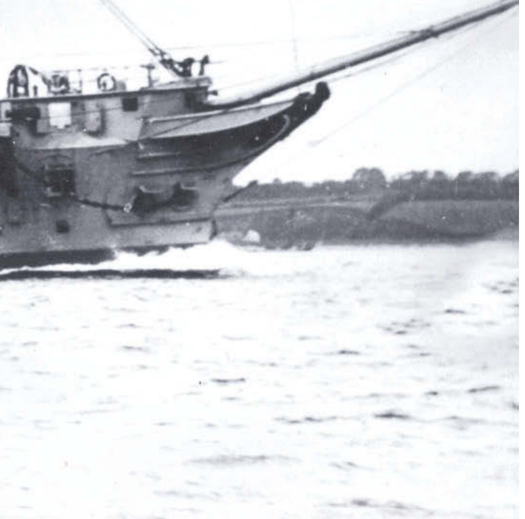
Das erste Schiff, das nach dem legendären Heerführer der Freiheitskriege, Gebhard Leberecht von Blücher, benannt wurde, war die Gedeckte Korvette der Kaiserlichen Marine. Das 82,50 Meter lange und 13,7 Meter breite Schiff lief am 20. September 1877 bei der Norddeutschen Schiffbau AG in Kiel vom Stapel. Eine Dampfmaschine verlieh dem als Vollschiff getakelten Dreimaster eine Höchstgeschwindigkeit von 13,8 Knoten. Bewaffnet war die erste *Blücher* mit 16 15-Zentimeter-Ringkanonen.

Im Gegensatz zu den meisten anderen Schiffen ihrer Klasse wurde die *Blücher* nicht im Kolonialdienst eingesetzt, sondern Anfang 1880 zum Torpedoversuchs- und Schulschiff umgerüstet, wobei man die Bewaffnung verringerte, die Takelage reduzierte und sieben Torpedorohre unterschiedlichen Kalibers einbaute. Bereits 1877 war in Kiel-Friedrichsort eine eigene Torpedo-Abteilung unter dem Kommando von Kapitänleutnant Alfred Tirpitz geschaffen worden, um diese damals noch neue Seekriegswaffe zu erproben und weiterzuentwickeln.

Am 17. September 1881 konnte die *Blücher* das Zerstörungspotenzial der neuen

TECHNISCHE DATEN Torpedoschulschiff

Typ	Gedeckte Korvette
Klasse	*Bismarck*-Klasse
Bauwerft	Norddeutsche Schiffbau AG, Kiel
Stapellauf	20.03.1877
Indienststellung	21.12.1878
Länge	82,50 m
Breite	13,7 m
Tiefgang	max. 6,18 m
Verdrängung	max. 3.386 t
Maschine	4 Kessel, 3-Zylinder-Dampfmaschine
Leistung	2.500 PS
Höchstgeschwindigkeit	13,8 kn
Bewaffnung	16 x 15-cm-Rk L/22
als Torpedoschulschiff	4 x 8 cm L/25, 13 x 3,7 cm, 4 x 35-cm-Torpedorohre,
	3 x 45-cm-Torpedorohre
Besatzung	404–528 Mann



Torpedos eindrucksvoll unter Beweis stellen, als es dem Kommandanten Kapitänleutnant Tirpitz gelang, vor den Augen Kaiser Wilhelms I. in voller Fahrt aus 400 Meter Entfernung das alte Transportschiff *Elbe* mit einem einzigen Torpedoschuss zu versenken. Für diese Leistung wurde Tirpitz von Kaiser Wilhelm I., der übrigens nicht viel für die Marine übrighatte, außer der Reihe zum Korvettenkapitän befördert.

Ausrangiert

In den folgenden Jahren setzte die *Blücher* von Kiel aus ihre Erprobungs- und Schultätigkeit weiter fort und war auch an den Herbstmanövern der Kaiserlichen Marine beteiligt. Im Juni 1887 nahm das Schiff zudem an der Flottenparade anlässlich der Grundsteinlegung des Kaiser-Wilhelm-Kanals teil.

Im Herbst 1901 verlegte man die *Blücher* an die neu geschaffene Torpedoschule in Flensburg-Mürwik; sie erwies sich aber schon bald als zu beengt, weshalb sie die 1878 gebaute Panzerkorvette *Württemberg* als Torpedoschulschiff ersetzte. Die am 25. September 1906 offiziell außer Dienst gestellte *Blücher* diente fortan nur noch als Lehr- und Wohnhulk. Am 6. November 1907 ereignete sich an Bord eine durch Bedienungsfehler ausgelöste schwere Kesselexplosion, die zehn Männer das Leben kostete; von den 24 Schwerverletzten starben später weitere sechs. Nur weil der Großteil der Besatzung zum Zeitpunkt des Unglücks nicht an Bord gewesen war, hatte es nicht noch mehr Tote und Verletzte gegeben. Nach dem Abschluss der Unfalluntersuchung setzte sie die Marine auf die Verkaufsliste. Im spanischen wurde Vigo ist die *Blücher* schließlich als Kohlenhulk aufgebraucht.

Rund fünf Monate nach diesem Unglück lief am 11. März 1908 das zweite Schiff mit dem Namen *Blücher* auf der Kaiserlichen Werft in Kiel vom Stapel. Es handelte sich dabei um eine Weiterentwicklung der Großen Kreuzer, einen Panzerkreuzer von 161,8 Meter Länge und 24,5 Meter Breite, einer Besatzung von 893 Mann sowie einer Bewaffnung von zwölf 21-Zentimeter-Geschützen, acht 15-Zentimeter-Geschützen, 16 8,8-Zentimeter-Geschützen sowie vier Torpedorohren. Die *Blücher* war ein Einzelschiff, das zum Zeitpunkt einer grundlegenden Umwälzung im Kriegsschiffbau auf Kiel gelegt worden war.

Wettlauf

Im Jahr 1905 war in England mit der *Dreadnought* der Prototyp des modernen Schlachtschiffes vom Stapel gelaufen. Parallel dazu hatten die Briten unter strenger Geheimhaltung den Schlachtkreuzer entwickelt, einen Schiffstyp, der die herkömmlichen Panzerkreuzer ebenso deklassierte, wie es die *Dreadnought* mit den Schlachtschiffen älterer Bauart getan hatte.

Der Entwurf der *Blücher* war zwar gegenüber den älteren deutschen Panzerkreuzern eine wesentliche Verbesserung, doch den schnellen, schwer bewaffneten Schlachtkreuzern, die jetzt in Großbritannien gebaut wurden, war das Schiff deutlich unterlegen. Gleichwohl war die *Blücher* keine Fehlkonstruktion, wie man meinen könnte, sondern noch auf der Helling von der technischen



IN DER KIELER BUCHT: Als Torpedoschulschiff und Begleitschiff der Torpedo-Flottillen stand die *Blücher* durchgehend im Dienst, lag aber auch zur Ausrüstung oder Instandsetzung häufig in der Kaiserlichen Werft

Foto: Interfoto/Hermann Historica



DEM UNTERGANG GEWEIHT: **Der Gegner hatte das Schiff mit Granaten eingedeckt, um 13:13 Uhr war der ungleiche Kampf beendet** Foto: Interfoto/Antiquariat Felix Lorenz

Entwicklung überholt worden. Als die deutsche Marineführung von den neuartigen britischen Schlachtkreuzern erfuhr, war der Bau der *Blücher* bereits weit fortgeschritten, sodass sich der für den Kriegsschiffbau zuständige Staatssekretär im Reichsmarineamt, Admiral Alfred von Tirpitz, entschloss, das Schiff wie geplant fertigstellen zu lassen.

Ausschlaggebend für diese Entscheidung war der Mangel der Kaiserlichen Marine an Großen Kreuzern, von denen die meisten veraltet oder im Kolonialdienst eingesetzt waren.

Sonderaufgaben

Die *Blücher* sollte die zeitliche Lücke bis zur Fertigstellung der ersten, bereits in der Entwicklung befindlichen deutschen Schlachtkreuzer schließen. Dass dies lediglich eine Notlösung war, zeigt die Tatsache, dass man die *Blücher* bereits zwei Jahre nach der Indienststellung aus dem Flottendienst herausnahm und als Artillerieversuchs- und Schulschiff der Inspektion der Schiffsartillerie mit Sitz in Sonderburg unterstellte. Als Anfang August 1914 der Erste Weltkrieg ausbrach, befand sich die *Blücher* gerade zur Überholung in Kiel. In kürzester Zeit gelang es, den Panzerkreuzer fertigzustellen. Bereits am 8. August wurde das Schiff der I. Aufklärungsgruppe im Verband der Aufklärungsstreitkräfte unter Konteradmiral Franz Hipper zugeteilt.

ERSTER EINSATZ

Zu Beginn des Ersten Weltkrieges nahm die *Blücher* als Flaggschiff der Ostseestreitkräfte an einem Vorstoß in den Finnischen Meerbusen teil

Vom 5. bis 8. September 1914 nahm die *Blücher* als Flaggschiff des Oberbefehlshabers der Ostseestreitkräfte, Großadmiral Prinz Heinrich von Preußen, an einem Vorstoß eines starken deutschen Verbandes in den Finnischen Meerbusen teil, wobei es am Nachmittag des 6. September zu einem Gefecht zwischen dem deutschen Kleinen Kreuzer *Augsburg* mit den russischen Kreuzern *Bajan* und *Pallada* kam. Der deutsche Panzerkreuzer griff in den Kampf ein, woraufhin sich die beiden russischen Kreuzer rasch zurückzogen.

Lockvogel

Nach dem Ende der Operation in der Ostsee kehrte die *Blücher* wieder in die Nordsee zurück, wo sie an verschiedenen Einsätzen teilnahm. Durch einen Abnutzungskrieg wollte die deutsche Marineleitung gegenüber der weit überlegenen britischen Royal Navy einen Ausgleich der Kräfte erreichen und dann die Entscheidungsschlacht suchen.

Um die britische Grand Fleet aus dem Hafen zu locken, beschossen deutsche Kriegsschiffe wiederholt Städte an der englischen Ostküste, wobei mehrere Hundert Zivilisten ihr Leben verloren. Auch die *Blücher* war an diesen Unternehmungen beteiligt. Anfang November beschoss sie Great Yarmouth und Mitte Dezember eine Landbatterie bei Hartlepool, wobei der Panzerkreuzer vier Treffer erhielt, die neun Mann der Besatzung das Leben kosteten.

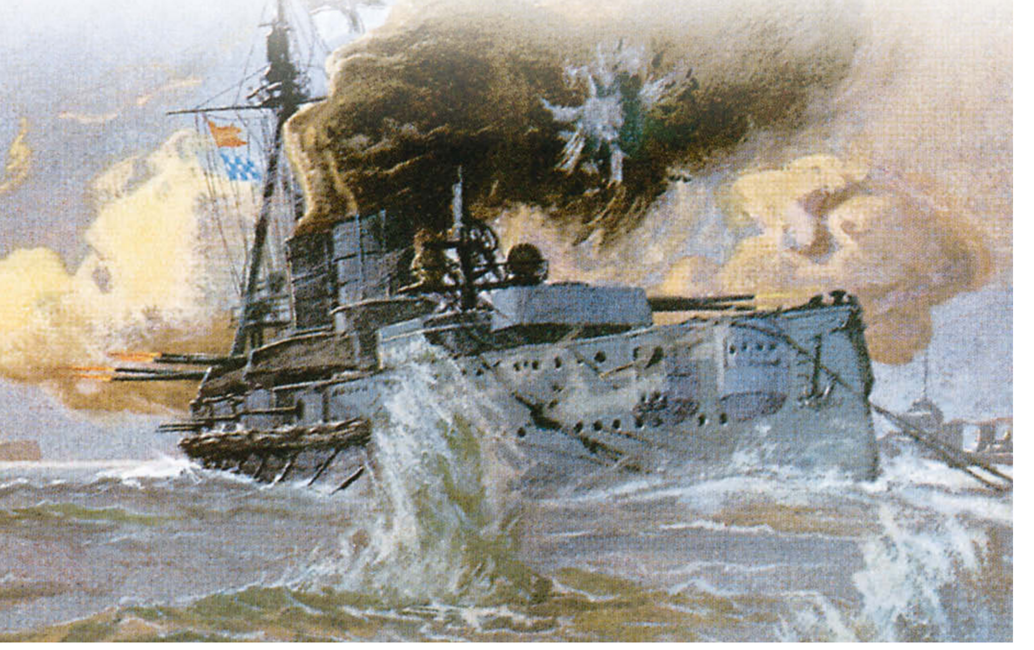
AUF REEDE: ***Blücher*** **in der Kieler Förde mit Kommandozeichen im Topp und Kutter an Steuerbordseite längsseits**

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Am 24. Januar 1915 kam es zum ersten großen Gefecht: Ein aus der *Blücher*, drei Schlachtkreuzern, vier Kleinen Kreuzern und 18 Torpedobooten bestehendes deutsches Geschwader unter der Führung von Konteradmiral Hipper wagte einen erneuten Vorstoß. Nahe der Doggerbank stellte ein aus fünf Schlachtkreuzern, sieben Kleinen Kreuzern und 34 Zerstörern bestehender britischer Verband unter Vizeadmiral David Beatty die deutschen Schiffe, da die Briten durch das Abhören des deutschen Funkverkehrs von dem geplanten Unternehmen erfahren hatten. In dem sich entwickelnden Gefecht eröffnete die *Blücher* als letztes Schiff der deutschen Formation um 9:25 Uhr das Feuer auf die sie verfolgenden britischen Zerstörer. Gut 25 Minuten später griffen die britischen Schlachtkreuzer in den Kampf ein und erzielten um 10:12 Uhr den ersten Treffer auf der Blücher. Gegen 11:30 Uhr erhielt der deutsche Panzerkreuzer einen schweren Treffer, der die vorderen Seitentürme in Brand setzte und eine der Hauptdampfrohrleitungen beschädigte, wodurch die Geschwindigkeit des Schiffes auf 17 Knoten sank.

TECHNISCHE DATEN Für ein Umrüsten zu spät

Typ	Großer Kreuzer/Panzerkreuzer
Klasse	Einzelschiff
Bauwerft	Kaiserliche Werft, Kiel
Stapellauf	11.04.1908
Indienststellung	01.10.1909
Länge	161,8 m
Breite	24,5 m
Tiefgang	max. 8,84 m
Verdrängung	max. 17.500 t
Maschine	18 Kessel, 3 x 4-Zylinder-Verbundmaschine
Leistung	38.323 PS
Höchstgeschwindigkeit	25,4 kn
Bewaffnung	12 x 21-cm-Sk L/45, 8 x 15-cm-Sk L/45, 16 x 8,8-cm-Sk L/45, 4 x 45-cm-Torpedorohre
Besatzung	893 Mann



MIT ALLER KRAFT: **Die letzte Salve von** ***SMS Blücher*** **in der Schlacht an der Doggerbank am 24. Januar 1915**

Foto: Sammlung GSW

Blücher sinkt

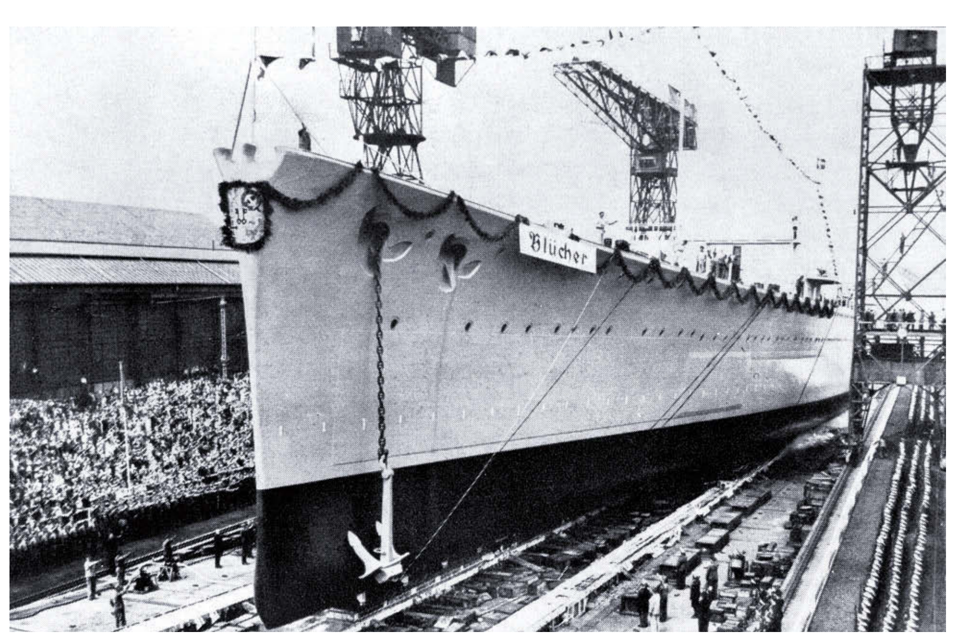
Auch das englische Flaggschiff, der Schlachtkreuzer *Lion*, war schwer getroffen worden und musste abdrehen. Infolge eines Kommunikationsfehlers brachen die übrigen vier britischen Schlachtkreuzer die Verfolgung der in Richtung der Deutschen Bucht ablaufenden deutschen Schiffe ab und konzen-

trierten ihr Feuer auf die *Blücher*, die zwischen 70 und 100 schwere Treffer erhielt, wodurch nach und nach ihre Geschütze außer Gefecht gesetzt wurden. Ebenso wurde der Panzerkreuzer von zwei Torpedos getroffen.

Um 13:13 Uhr kenterte die *Blücher*. Das Schiff trieb noch einige Minuten kieloben, bevor es versank. Englische Zerstörer retteten 278 Besatzungsmitglieder, bevor ein deutsches Flugzeug die Aktion störte. Insgesamt fanden 792 deutsche Seeleute den Tod. Dies war zweifellos ein schwerer Verlust für die Kaiserliche Marine, zumal sich unter den Toten viele Artilleriespezialisten befanden.

Deutsche Niederlage

Das Gefecht auf der Doggerbank musste die deutsche Seite als klare Niederlage werten. Der Chef der Hochseeflotte, Admiral Friedrich von Ingenohl, musste seinen Hut nehmen. Zugleich kam der Seekrieg in der Nordsee fast zum Stillstand. Allerdings mündeten die im Gefecht gewonnenen Erfahrungen in erhebliche Verbesserungen an der Feuerleitung und Widerstandsfähigkeit der deutschen Schlachtkreuzer, die sich ein Jahr später in der Skagerrak-Schlacht hervorragend bewähren sollten.



STAPELLAUF AM 8. JUNI 1937: Zuvor hatte die Witwe des letzten Kommandanten von *SMS Blücher* (Fregattenkapitän Alexander Erdmann) die Taufe vollzogen Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Auch dem dritten deutschen Kriegsschiff mit Namen *Blücher* war kein glücklicheres Schicksal als seinen Vorgängern beschieden. Das 205,9 Meter lange und 21,3 Meter breite Schiff, ein Schwerer Kreuzer der *Admiral-Hipper*-Klasse, lief am 8. Juni 1937 bei den Deutschen Werken in Kiel vom Stapel. Die *Blücher* hatte eine Besatzung von 1.600 Mann und war mit acht 20,3-Zentimeter-Geschützen, zwölf 10,5-Zentimeter-Flugabwehrgeschützen sowie zwölf Torpedorohren bewaffnet.

Auf den Tag genau 72 Jahre nach dem Stapellauf der ersten *Blücher* wurde der Schwere Kreuzer am 20. September 1939 in Dienst gestellt – gut drei Wochen nach dem deutschen Überfall auf Polen, mit dem der Zwei-

TECHNISCHE DATEN Ran wie Blücher

Typ	Schwerer Kreuzer
Klasse	*Admiral-Hipper*-Klasse
Bauwerft	Deutsche Werke, Kiel
Stapellauf	08.06.1937
Indienststellung	20.09.1939
Länge	205,9 m
Breite	22,0 m
Tiefgang	max. 7,2 m
Verdrängung	max. 18.200 t
Maschine	12 Kessel, 3 Getriebeturbinen
Leistung	131.821 PS
Höchstgeschwindigkeit	32,8 kn
Bewaffnung	8 x 20,3-cm-Sk L/60, 12 x 10,5 cm L/65, 12 x 3,7 cm, 8 x 2 cm, 12 x 53,3-cm-Torpedorohre
Besatzung	1.382–1.599

DIE KATASTROPHE: Der Schwere Kreuzer mit Backbord-Schlagseite, dunkle Rauchwolken quellen in den Himmel, Besatzungsmitglieder und Heeressoldaten versuchen schwimmend die Insel Askeholmen zu erreichen Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

LANDBESCHUSS: Von der Festung Oscarsborg im Oslofjord aus wurde die *Blücher* am 9. April 1940 beschossen
Foto: picture-alliance/ Hinrich Bäsemann



te Weltkrieg begonnen hatte. Im Frühjahr 1940 kam es zum ersten und letzten Einsatz. Nach dem Sieg über Polen hatte sich das Interesse der deutschen militärischen Führung auf maßgebliches Drängen von Großadmiral Erich Raeder nach Norden gerichtet. Am 9. April 1940 überfielen deutsche Marine-, Heeres- und Luftwaffenverbände im Zuge des Unternehmens „Weserübung" ohne Kriegserklärung Dänemark und Norwegen.

Dadurch wollte man nicht nur einem britischen Zugriff auf Nordnorwegen zuvorkommen, sondern auch den Nachschub von den schwedischen Erzlagern über den Hafen Narvik sichern und eine Operationsbasis für den Seekrieg im Nordatlantik gewinnen. Dänemark sollte dabei als Landbrücke nach Norden dienen.

Unternehmen Weserübung

Auch die *Blücher* nahm an dem Unternehmen teil. Sie war das Führungsschiff der Kriegsschiffgruppe 5 unter dem Befehl von Konteradmiral Oskar Kummetz, dem Inspekteur des Torpedowesens. Der aus den Schweren Kreuzern *Blücher* und *Lützow* (dem ehemaligen Panzerschiff *Deutschland*) sowie dem Leichten Kreuzer *Emden*, drei Torpedobooten, der 1. Minenräumbootflottille und zwei Walfangbooten bestehende Verband hatte den Auftrag, die norwegische Hauptstadt Oslo zu besetzen und König Haakon VII. mitsamt der norwegischen Regierung gefangen zu nehmen.

Die deutsche militärische Führung hoffte, auf diese Weise militärischen Widerstand verhindern und Norwegen kampflos besetzen zu können. Für diese Aufgabe hatten die Schiffe zuvor in Swinemünde Teile der 163. Infanteriedivision eingeschifft; an Bord der *Blücher* befand sich zudem der zum Kommandierenden Admiral in Norwegen ernannte Admiral Hermann Boehm.

In den frühen Morgenstunden des 9. April 1940 erreichten die Einheiten der Kriegsschiffgruppe 5 den Oslofjord. Weil er keinen Widerstand erwartete, verzichtete Konteradmiral Kummetz auf eine gründliche Aufklärung und befahl, unverzüglich nach Oslo vorzustoßen, um die norwegische Hauptstadt so schnell wie möglich zu besetzen.

Der kritische Punkt bei der Anfahrt auf Oslo war die Passage der durch die auf einer Insel liegende Festung Oscarsborg geschützten Döbrak-Enge. Als der sich mit geringer Geschwindigkeit fahrende deutsche Verband mit der *Blücher* an der Spitze der engen Durchfahrt näherte, eröffneten die drei alten 28-Zentimeter-Kruppgeschütze der Festung Oscarsborg auf eine Entfernung von nur 500 Metern das gezielte Feuer auf das deutsche Führungsschiff.

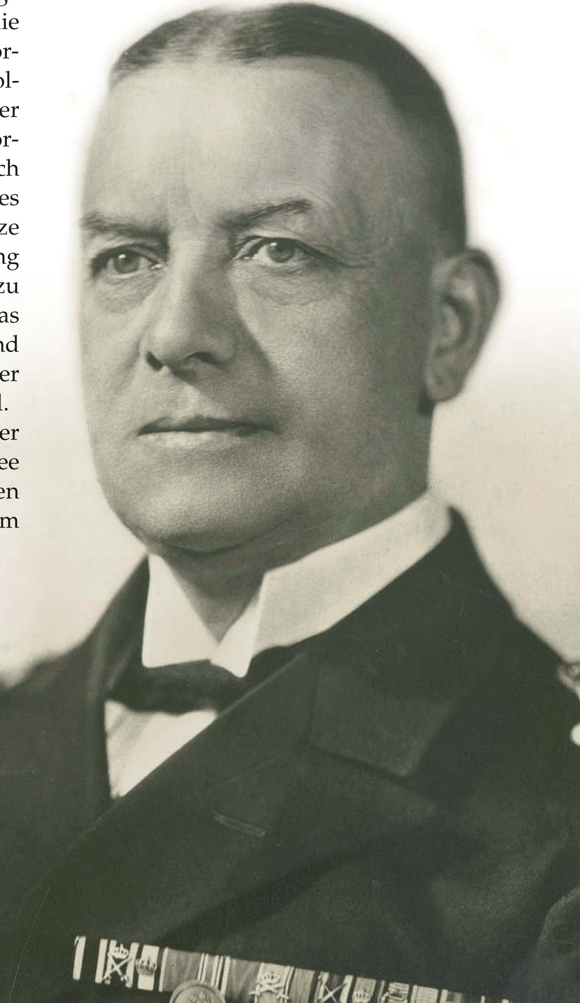
Die Treffer zerstörten die Feuerleitanlage und lösten an Bord schwere Brände aus, die auch auf die Deck gelagerten Munitionsvorräte und Fahrzeuge der eingeschifften Soldaten übergriffen. Kurz darauf erhielt der Schwere Kreuzer zwei Treffer von einer Torpedobatterie auf der Insel Kaholm, wodurch die Maschinenanlage ausfiel. Außerhalb des Wirkungsbereichs der Festungsgeschütze ging die *Blücher* vor Anker, doch es gelang nicht, die Brände an Bord unter Kontrolle zu bringen. Nach einer Explosion legte sich das Schiff um 7:23 Uhr auf die Seite, kenterte und sank. Mindestens 830 Besatzungsmitglieder und Heeressoldaten fanden dabei den Tod.

Nach dem Ausfall der *Blücher* hatte der Kommandant der *Lützow*, Kapitän zur See August Thiele, das Kommando über den deutschen Verband übernommen. Bis zum Abend des 9. April gelang es, die Festung Oscarsborg und die Küstenbatterien zu besetzen. Mit rund 24-stündiger Verspätung liefen *Lützow, Emden,* das Torpedoboot *Möwe* und mehrere Räumboote am Vormittag des 10. April 1940 in den Hafen Oslo ein und setzten die an Bord befindlichen Heerestruppen an Land.

Katastrophe im Norden

Doch nicht nur im Oslofjord, auch im übrigen Norwegen waren die deutschen Invasoren auf zum Teil heftige Gegenwehr gestoßen. Die von englischen, französischen und polnischen Verbänden verstärkten norwegischen Truppen leisteten erbitterten Widerstand, unterlagen aber nach zwei Monaten verlustreicher Kämpfe der deutschen Übermacht. Bis zum Kriegsende blieben Norwegen und Dänemark besetzt.

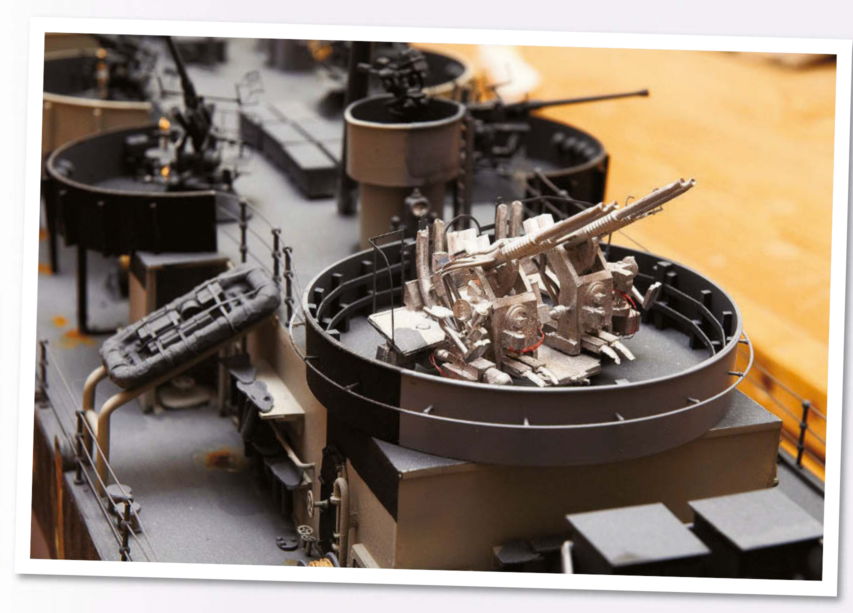
Für die Kriegsmarine endete das Unternehmen „Weserübung" mit erheblichen Verlusten. Außer dem Schweren Kreuzer *Blücher* wurden auch die Leichten Kreuzer *Königsberg* und *Karlsruhe* sowie zehn Zerstörer versenkt und zahlreiche weitere Einheiten beschädigt, die für längere Zeit ausfielen. Insgesamt ging rund ein Drittel der Gesamtstärke der deutschen Überwasserstreitkräfte verloren. Das Wrack der *Blücher* liegt bis heute in 90 Meter Tiefe auf dem Grund des Oslofjords. ⚓



„MIT ANSTAND STERBEN": Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Erich Raeder, stellte angesichts des Kräfteverhältnisses zu Beginn des Krieges fest, die Überwassereinheiten könnten nur „mit Anstand zu sterben verstehen" – ohne persönliche Konsequenzen zu ziehen
Foto: picture-alliance/akg-images



Was tun, wenn es das Wunschmodell nicht gibt? „Selber bauen" heißt das Zauberwort – und zwar vom ersten bis zum letzten Spant



Für Waffen kamen Ätzteile zum Einsatz

USS Brister im Maßstab 1:72

Zerstörer Marke Eigenbau

Ein Schiff vollständig selbst bauen? Noch dazu im Maßstab 1:72? Das gibt es tatsächlich, und das Ergebnis kann sich mehr als sehen lassen – immerhin stecken auch stolze acht Jahre Arbeit in der *USS Brister*

Von René Hieronymus

Die Inspiration, den Zerstörer *USS Brister* selbst zu bauen, lieferte ein unscheinbares Foto. Darauf ist ein Schiff dieser Klasse mit einem höchst attraktiven Tarnanstrich nach Muster 31/3D zu sehen. Dabei war ich mir schon sehr früh im Klaren darüber, dass ich unbedingt ein möglichst lebensechtes, realistisches Modell bauen wollte. Besonders bei solchen eher leicht bis ungepanzerten Schiffen fallen einem beispielsweise die oftmals stark verbeulten Rumpfseiten auf. Diese Beulen entstehen zum Teil durch Wellenschlag, aber ebenso durch übereifrige Schlepperkapitäne und Rudergänger mit einem Hang zur Selbstüberschätzung. Nicht zu vergessen: Auch beim Bau, wenn die Rumpfseiten mit den darunter liegenden Spanten beziehungsweise der sonstigen Struktur verschweißt werden, kann es zu Verformungen kommen. Wenn das Material beim Schweißvorgang aufgeheizt wird, dehnt es sich aus, um sich anschließend beim Auskühlen wieder zusammenzuziehen. Dies führt dazu, dass solch charakteristische Beulen auch da entstehen, wo es gar keinen Wellenschlag gibt, also auch in den Aufbauten eines Schiffes. Diese so typische Erscheinung wollte ich unbedingt bei meinem Modell darstellen.

Welche Techniken der Modellbauer anwenden kann, um zu einem authentischen Gesamtbild zu kommen, und welche weiteren Hürden er überwinden muss, erklärt dieZeitschrift *ModellFan* in ihrer neuesten Ausgabe. ⚓



Fotos: René Hieronymus



Die Aufbauten des Schiffes erforderten relativ wenig Aufwand

Lebensecht: René Hieronymus hat die *USS Brister* sehr lebensecht in Szene gesetzt

Wie ein solcher Zerstörer im Selbstbau gelingt, erfahren Sie in ModellFan 11/2017, das seit dem 16. Oktober am Kiosk für Sie bereitliegt.

Die erste triphibische Operation deutscher Streitkräfte

Unternehmen „Albion“

Um strategisch die mittlere und nördliche Ostsee zu beherrschen, mussten die Baltischen Inseln in deutschen Besitz gelangen. Vor allem aber brauchte die Marine endlich einen großen Erfolg. Der gelang tatsächlich im Herbst 1917

Von Dr. Gerhard P. Groß

Im August 1914 trat das Kaiserreich ohne eine aufeinander abgestimmte See- oder Landkriegführung in den Ersten Weltkrieg ein. Unabhängig voneinander und ohne sich wechselseitig zu unterstützen, legten Armee und Marine den Schwerpunkt ihrer Kriegführung in den Westen; doch während die Flotte in der Nordsee eher defensiv auf die entscheidende Schlacht mit der Royal Navy wartete, suchte die Armee gemäß „Schlieffenplan“ bewusst offensiv die Schlachtentscheidung in Frankreich. Der Ostseeraum war für die deutsche Kriegführung nur ein Nebenkriegsschauplatz. Für größere Offensivoperationen waren die dort eingesetzten deutschen See- und Landstreitkräfte zu schwach.

Infolgedessen kämpften Heer und Marine unabhängig voneinander eher defensiv. Dies änderte sich im Mai 1915, als nach den Niederlagen an der Westfront die Oberste Heeresleitung (OHL) den Schwerpunkt an die Ostfront verlagerte und eine Großoffensive gegen Russland eröffnete. Die Ausweitung des taktischen Durchbruchs von Gorlice-Tarnow zur strategischen Offensive beschleunigte den seit April andauernden Angriff im Baltikum.

Die Marine unterstützte diesen auf Ersuchen des Oberbefehlshabers Ost, Generalfeldmarschall Paul von Hindenburg, durch Küstenbeschuss. Um der Flankenbedrohung des Heeres durch Angriffe der Baltischen



STARKE KONZENTRATION: **Durch Ballung der Kräfte und Zusammenwirken von Heer, Marine und Luftstreitkräften landeten deutsche Truppen auf den Baltischen Inseln** Foto: picture-alliance/SZ-Photo

Flotte zu begegnen, stieß auf Wunsch des Chefs des Generalstabes, General Erich von Falkenhayn, ein Flottenverband für mehrere Tage in den Rigaischen Meerbusen vor.

Ende September war Kurland besetzt. Die Armee ging entlang der Düna zur Verteidigung über. Die geografische Lage des Baltikums als Küstenregion zwang Armee und Marine erstmals dazu, gemeinsame Operationsplanungen zu erarbeiten und ihr Vorgehen aufeinander abzustimmen. Mit der Besetzung Kurlands war jedoch die Eroberung der Baltischen Inseln, Ösel (Saaremaa), Moon (Muhu) und Dagö (Hiiumaa), zu einer wichtigen operativen Option für die Ostseestreitkräfte geworden. Dies umso mehr, als der Flottenvorstoß in den Rigaischen Meerbusen gezeigt hatte, dass nur die Besetzung der Inseln es ermöglichen würde, dieses Seegebiet zu beherrschen und den Schutz der Heeresflanke in Kurland zu garantieren.

Vor diesem Hintergrund begann der Admiralstab Ende 1915 mit Vorarbeiten, um die Baltischen Inseln zu erobern. Da die Marine ein solches Unternehmen ohne die Armee nicht durchführen konnte, versuchte der Admiralstabschef, Admiral Hennig von Holtzendorff, die OHL für eine Unternehmung gegen die Inseln zu gewinnen. Der Chef des Generalstabes lehnte es aber ab, die Baltischen Inseln zu erobern. Er suchte 1916 die Kriegsentscheidung im Westen.

„ALBION“

ist die keltisch-lateinisch-griechische Bezeichnung für England. „Perfides Albion“ war seit den französischen Revolutionskriegen 1792 auch als Schmähwort in Gebrauch

Auch im Admiralstab lag der Schwerpunkt der Seekriegführung weiterhin in der Nordsee, sodass sein Interesse an Operationen im Ostseeraum schnell erlosch. Die Schlacht von Verdun und die Skagerrak-Schlacht sowie die Verteidigungskämpfe an der Somme und in Galizien banden alle verfügbaren Reserven. Da ohne Verstärkungen an eine Offensive im Baltikum nicht zu denken war, herrschte an der See- und Landfront im Ostseeraum trügerische Ruhe.

Kriegseintritt der USA

Der Stellungskrieg vor Riga fand sein Pendant im Minen- und Kleinkrieg in der östlichen Ostsee. Eine durch die russische Passivität möglich gewordene offensive Gesamtkriegführung im Ostseeraum unterblieb. 1917 änderte sich die Lage. Zum einen traten die USA wegen des uneingeschränkten U-Boot-Krieges in den Krieg ein, zum anderen begann die russische Revolution. Die Versuche der Entente, aufeinander abgestimmt im Osten und Westen die deutsche Front zu durchbrechen, scheiterten.

Als sich im Frühjahr 1917 die kurzzeitig gehegte Hoffnung auf einen Sonderfrieden mit Russland zerschlug, plante die 3. OHL,



UNSICHERES TERRAIN: Die Einschiffung an Bord eines Truppentransporters war für viele Soldaten eine neue Erfahrung Foto: picture-alliance/akg-images

SUCHE NACH DEN BESTEN PLÄTZEN: Die große Transportflotte hatte die verstärkte 42. Infanterie-Division an Bord. Ihr voraus fuhren Minensuchverbänden Foto: picture-alliance/akg-images

RIGAER BUSEN Starke russische Kräfte

Neben dem Linienschiff *Slava* verlegte die russische Führung auch die nach der Revolution umgetaufte *Graschdanin* sowie die Panzerkreuzer *Admiral Makarow* und *Bajan* in den Moon-Sund. Ebenfalls waren in diesem Gebiet die modernen Zerstörer, zu denen außer der Nowik die Neubauten der *Grom*-Klasse gehörten. Die markante Verstärkung der russischen Seestreitkräfte machte eine Inbesitznahme der Baltischen Inseln nötig, um die 8. Armee gegen seeseitige Angriffe im Rigaer Busen wirksam zu schützen.

JOINT OPERATION: ***SMS Großer Kurfürst*** **mit überfliegendem Luftschiff auf der Fahrt in das Einsatzgebiet** Foto: Interfoto/Friedrich

durch gezielte militärische Operationen Druck auf die russische Regierung auszuüben. In Gesprächen mit dem Admiralstab sondierte der Erste Generalquartiermeister der OHL, General der Infanterie Erich Ludendorff, ab Mai 1917 die Möglichkeit, ob sich die Marine an Operationen gegen die Aalandinseln, Kronstadt oder Ösel beteiligen könne.

Der Admiralstab lehnte eine Beteiligung zwar nicht kategorisch ab, gab aber zu bedenken, die Konzentration von Seestreitkräften in der Ostsee könne den uneingeschränkten U-Boot-Krieg negativ beeinflussen. Wenn überhaupt, käme nur eine Eroberung Ösels infrage, die Ludendorff ablehnte. Die OHL stellte daraufhin vorerst alle weiteren Planungen einer gemeinsamen Operation ein und eröffnete am 1. September 1917 – ohne Beteiligung der Marine – die Offensive gegen Riga.

Bereits zwei Tage nach Angriffsbeginn waren die Übergänge über die Düna gewonnen sowie Riga genommen. Nach Ende der Kampfhandlungen wurde die Masse der Divisionen nach Italien und an die Westfront verlegt. Als Ludendorff weiterhin an der Besetzung der Ålandinseln festhielt und der Marine Feigheit sowie mangelnden Offensivgeist vorwarf, erklärte der Admiralstab am 8. September die Besetzung Ösels zur Vorbedingung für ein Unternehmen gegen die Aalandinseln. Um seine weitergehenden Ziele im Ostseeraum durchzusetzen, akzeptierte Ludendorff nun den Vorschlag des Admiralstabes. Warum sprach sich der Admiralstab für diese riskante Unternehmung gegen die Baltischen Inseln aus? Es ging nicht, wie immer wieder dargestellt, um *sea control* in der mittleren und östlichen Ostsee.

Chance für die Marine

Der Marineführung ging es ebenso wenig darum, ihre seestrategische Position in der Ostsee zu verbessern sowie die lebensnotwendige Versorgung aus Schweden sicherzustellen. Der Admiralstab forcierte dieses riskante Unternehmen, um dem aus Heereskreisen immer wieder geäußerten Vorwurf der Feigheit zu begegnen und zur Existenzsicherung der Marine im Gesamtgefüge des Kaiserreiches.

Gleichzeitig bot der Einsatz schwerer Überwasserstreitkräfte der Hochseeflotte die Möglichkeit, den Besatzungen der Flotte nach den Gehorsamsverweigerungen auf einigen Schiffen Anfang August 1917 eine sinnvolle Tätigkeit zu bieten. Als wichtigstes Ziel



KAISERBRUDER: Großadmiral Prinz Heinrich von Preußen (1862–1929) war Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte (OdO) Foto: Interfoto/The Estate of Emil Bieber/Klaus Niermann/VG-Bild-Kunst

verfolgte der Admiralstab jedoch mit der Unternehmung seine Etablierung als alleinige Seekriegsleitung unterhalb des Kaisers.

Dieser Absicht kam der Vorschlag der OHL, dass – unter der Gesamtleitung des Armeeoberkommandos 8 General der Infanterie Oskar von Hutier – zur See der Chef des zu bildenden Sonderverbandes der Marine und an Land der kommandierende General des Landungskorps führen sollte, sehr entgegen. Denn damit konnte der Admiralstabschef die Führungsansprüche des Flottenchefs, Admiral Reinhard Scheer, sowie des Oberbefehlshabers der Ostseestreitkräfte (OdO), Großadmiral Prinz Heinrich von Preußen, aus Anciennitätsgründen abweisen und einen Sonderverband unter Weisung des Admiralstabes bilden.

Starkes Landungskorps

Angesichts der russischen Seestreitkräfte, der Minenverseuchung der Gewässer um die Baltischen Inseln sowie das Scheitern der alliierten Landungsoperationen bei Gallipoli 1915 vor Augen, konzentrierte Holtzendorff mit dem III. und IV. Geschwader zehn der modernsten Linienschiffe der Hochseeflotte in der östlichen Ostsee. Sie bildeten den Kern des Sonderverbandes.

Zu diesen Geschwadern traten die II. und VI. Aufklärungsgruppe, die U-Boot-Flottille Kurland, die II. und VI. Torpedoboot-Flottille, die 7. Torpedoboot-Halbflottille, die II. Minensuch-Flottille, die 8. Minensuch-Halbflottille, eine Sperrbrechergruppe, die Such-Flottille der Ostsee, mehrere Kleinfahrzeuge und Luftschiffe sowie die Transportflotte hinzu. Dass womöglich der U-Boot-Krieg darunter leiden würde, nahm der Admiralstab in Kauf.



IM SCHLEPPTAU: **Gerät aller Art – hier ein Kraftwagen – haben die Soldaten mitgeführt, um an Land reibungslos operieren zu können** Foto: picture-alliance/SZ-Photo

Vizeadmiral Ehrhard Schmidt oblag die Führung des Sonderverbandes. Dessen Aufgabe war der sichere Transport des Landungskorps, das Niederkämpfen feindlicher Küstenbatterien und der Kampf gegen die russischen Seestreitkräfte. Das AOK 8 stellte unter Führung des Generalkommandos XIII. Reservekorps, Kommandeur General der Infanterie von Kathen, die 42. Infanterie-Division als Landungskorps. Diese wurde durch ein Infanterieregiment, zwei Infanterie-Radfahrbrigaden, ein Sturmbataillon sowie Artillerie-, Pionier-, Sanitäts- und Nachschubverbände verstärkt.

Das Landungskorps umfasste insgesamt 24.500 Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften sowie 8.500 Pferde, 2.500 Fahrzeuge und gut 50 Geschütze. Hinsichtlich der Landungsoperationen und der noch nie ge-

FEUERSCHUTZ: **Die Großkampfschiffe ankerten vor der Küste und schalteten mit ihrer Artillerie die feindlichen Küstenbatterien aus** Foto: Interfoto/Friedrich



ARTILLERIESPEZIALIST: Vizeadmiral Ehrhard Schmidt (1863–1946), Inspekteur der Schiffsartillerie, war Chef des Flottenverbandes zur Eroberung der Baltischen Inseln

Foto: picture-alliance/akg-images

übten Zusammenarbeit von Marine und Armee stellte das Unternehmen „Albion" hohe taktische Anforderungen an die beteiligten Stäbe. Auf russischer Seite erwartete die deutsche Führung starke Küstenbatterien auf Ösel sowie etwa eine Infanteriedivision in ausgebauten Feldbefestigungen als Inselbesatzung.

Zur See rechnete man mit Teilen der Baltischen Flotte, einigen englischen U-Booten und einer erheblichen Minenbedrohung.

VERPFLEGUNG: Versorgung und Nachschub für 24.500 Mann des Landungskorps waren eine herausragende organisatorische Leistung

Foto: picture-alliance/SZ-Photo

SONDERVERBAND OSTSEE Zehn moderne Großkampfschiffe

***Moltke*, Flaggschiff** (Vizeadmiral Ehrhard Schmidt)

III. Geschwader (Vizeadmiral Paul Behncke) mit *König* (Flaggschiff), *Bayern, Großer Kurfürst, Kronprinz, Markgraf*

IV. Geschwader (Vizeadmiral Wilhelm Souchon) mit *Friedrich der Große* (Flaggschiff), *König Albert, Kaiserin, Prinzregent Luitpold, Kaiser*

Aufklärungsstreitkräfte (Konteradmiral Albert Hopman)

II. Aufklärungsgruppe (Konteradmiral Ludwig von Reuter) mit *Königsberg II* (Flaggschiff), *Karlsruhe II, Nürnberg II, Frankfurt, Danzig*

VI. Aufklärungsgruppe (Konteradmiral Albert Hopman) mit *Kolberg* (Flaggschiff), *Straßburg, Augsburg Blitz II, Nautilus*

Insgesamt beurteilte man die Verteidigungsstärke der russischen See- und Landstreitkräfte wegen der revolutionären Umtriebe unter den russischen Soldaten als eher gering.

Überraschungsmoment

Wichtigste Voraussetzung für das Gelingen des Unternehmens war das Überraschungsmoment. Um diesen Trumpf nicht zu gefährden, sollten die Anmarschwege trotz der starken Verminung erst kurz vor Operationsbeginn geräumt werden. Die Landung in der Tagga-Bucht und die Nebenlandung bei Pamerot sollten im Morgengrauen unter Artillerieunterstützung der Flotte den Feind überraschen. Sobald starke Infanteriekräfte einen Brückenkopf gebildet hatten, plante man, Artillerie, Kavallerie und schweres Gerät auszuschiffen.

Das schlechte Wetter erschwerte allerdings die Minenräumarbeiten und führte zu Zeitverzögerungen, die die Soldaten nutzen, um das Ausladen zu üben. Angesichts der kritischen Lage in Flandern und der bevorstehende Offensive in Italien drang die OHL darauf, das Unternehmen ohne Rücksicht auf die noch nicht abgeschlossenen Minenräumarbeiten durchzuführen.

Am 11. Oktober ging der Sonderverband von Libau aus in See. Der Zeitdruck zwang den Führer des Sonderverbandes, die letzten Seemeilen ohne vorangehende Minenräum-

AUFMARSCH Die Landung im Oktober 1917



Grafik: Anneli Nau

AM ZIEL: Ausschiffung von Landungseinheiten; die Schiffe hatten sich wegen starker russischer Gegenwehr zeitweise zurückziehen müssen

Foto: picture-alliance/SZ-Photo

arbeiten zurückzulegen. Am 12. Oktober um 5:30 Uhr begann die Landung in der Tagga-Bucht unter dem Feuerschutz der Schiffsartillerie. Nachdem ein Brückenkopf gebildet worden war, schiffte die Masse der 42. Infanterie-Division aus. Die Nebenlandung zweier Radfahrbataillone in Pamerort verlief ebenfalls erfolgreich, sie stießen sofort ins Inselinnere und auf Orisar vor.

Erfolgreiches Vorgehen

Dort bildete die Abteilung Winterfeld am Moon-Ösel-Damm einen weiteren Brückenkopf. Versuche der Baltischen Flotte, in den Soelo-Sund vorzustoßen und die Truppenanlandungen zu verhindern, brachen im Feuer der deutschen Linienschiffe zusammen. Nachdem die Deutschen ihren Brückenkopf soweit stabilisiert hatten, rückten sie noch am selben Tag ohne Artillerie auf die Sworbe-Halbinsel und Arensburg vor.

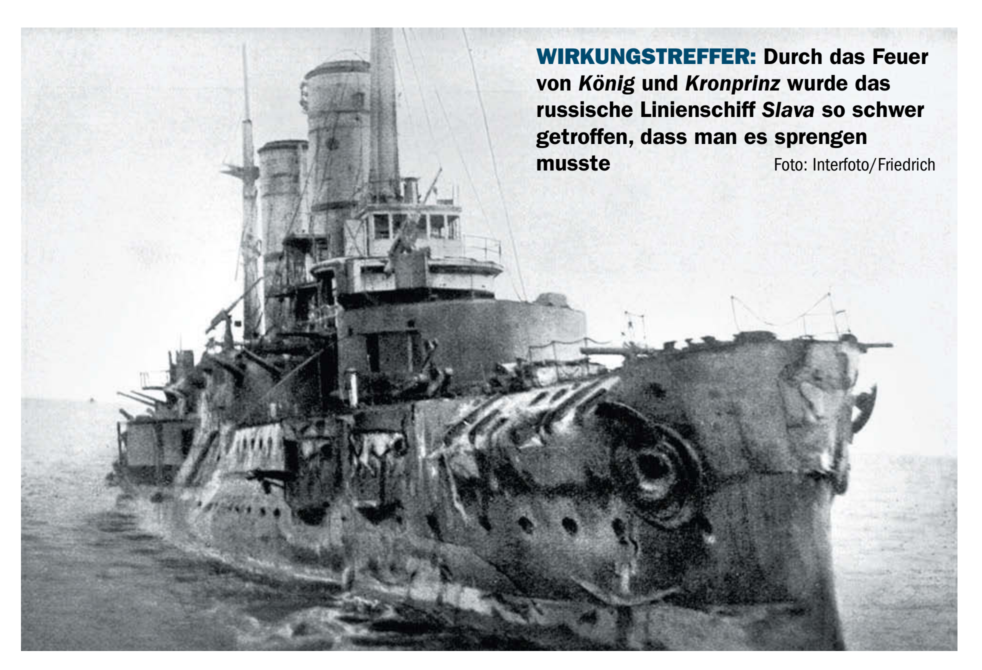
Die auf dem Flugzeugmutterschiff *Sankt Elena* stationierten Torpedo- und Jagdflieger der Marine griffen ebenso wie Flugzeuge der Armee und Marineluftschiffe in die See- und Landgefechte ein. Die Kämpfe wurden überall schnell und erfolgreich beendet. Nur die Abteilung Winterfeld geriet bei Orisar unter Druck, als russische Verbände versuchten, über den Moon-Ösel-Damm nach Osten durchzubrechen.

Unter Feuerschutz des Linienschiffes *Kaiser* drang die Flottille Rosenberg zur Unterstützung der Abteilung Winterfeld in die Kassaar Wiek vor. Die einbrechende Dunkelheit verhinderte aber die Feuerunterstützung für die bedrängten deutschen Truppen. Die sich entwickelnde Krise konnte erst am 14. Oktober bereinigt werden, als gegen Abend erste Verstärkungen der 42. Infanterie-Division eintrafen.

Die deutschen Seestreitkräfte konnten, nachdem sie erst am 16. Oktober die Minensperren in der Irbenstraße durchbrochen hatten und in den Rigaischen Meerbusen eingedrungen waren, die Heeresoperation auf Ösel nicht wesentlich unterstützen. Erst am 17. Oktober stieß ein gemischter Verband unter Admiral Behncke in den Moon-Sund vor. Dort kam es zu einem Gefecht mit schweren russischen Seestreitkräften, in dessen Verlauf das russische Linienschiff *Slava* von *König* und *Kronprinz* so schwer getroffen wurde, dass es auf Grund geriet und aufgegeben werden musste.



BEVORSTEHENDE KÄMPFE: Die Anlandung war nur der erste Akt, die eigentliche Aufgabe der Soldaten sollte erst folgen
Foto: Interfoto/Mary Evans/Robert Hunt Collection



WIRKUNGSTREFFER: Durch das Feuer von *König* und *Kronprinz* wurde das russische Linienschiff *Slava* so schwer getroffen, dass man es sprengen musste
Foto: Interfoto/Friedrich

Angriff auf Moon

Nach weiteren Treffern der deutschen Linienschiffe zogen sich die verbliebenen russischen Seestreitkräfte zurück und liefen nach Norden ab. Am 19. Oktober verließen die letzten Schiffe der Baltischen Flotte das Seegebiet um die Baltischen Inseln. Am 18. Oktober stießen die Deutschen über den Moon-Ösel-Damm auf Moon vor. Gegen Abend hatten sie die Russen geschlagen und die Insel besetzt. Nach erfolgreicher Landung auf Dagö am 18. Oktober eroberten die Angreifer die Insel bis zum 20. Oktober.

Die personellen Verluste waren für ein Landungsunternehmen dieser Größenordnung gering. 201 deutsche Soldaten wurden während der Kämpfe verwundet; 210 Soldaten – darunter der Dichter Walter Flex – fielen. Die Minenräumverbände hatten mit 156 Gefallenen die höchsten Verluste. Die hohen Gefallenenzahlen der Marine sind darauf zurückzuführen, dass die russischen Landstreitkräfte, wegen der revolutionären Unruhen ihre starken Stellungen nur schwach verteidigten, während die Minengefahr ungeachtet der inneren Zustände der russischen Streitkräfte weiterhin extrem hoch war. Die materiellen Verluste der Marine waren daher auch nicht zu unterschätzen. Drei Großkampfschiffe hatten Minentreffer erhalten, mehrere Torpedoboote und Minenräumboote waren durch Minentreffer gesunken.

Fazit der militärischen Zusammenarbeit von Armee und Marine während der Vorbereitungen und der Durchführung des Unternehmens „Albion": Die taktisch-operative Zusammenarbeit funktionierte während dieser ersten größeren amphibischen Operation deutscher Streitkräfte – trotz der teilweise beträchtlichen Unkenntnis über Taktik, Waffensysteme und Organisation der jeweiligen Schwesterwaffe – im Großen und Ganzen gut. Die Unternehmung offenbarte aber auch deutliche Mentalitätsunterschiede zwischen Armee- und Seeoffizieren.

OHL und Admiralstab hatten mit der Eroberung der Baltischen Inseln ihre Ziele erreicht. Ludendorff konnte gegenüber den Russen mit geringem Kräfteeinsatz der Armee ein Zeichen setzen und die Voraussetzungen für die Besetzung seiner eigentlichen Ziele im Ostseeraum den Aalandinseln und Finnlands schaffen. Die Marine hatte durch ihren fehlerlosen Einsatz ihre Existenzberechtigung bewiesen und der Admiralstab im Kampf um die einheitliche Seekriegsleitung einen Erfolg gegenüber seinen marineinternen Konkurrenten errungen.

In Armeekreisen war man mit dem Einsatz der Marine durchaus zufrieden. Das Misstrauen gegenüber der Marineführung und ihrer in der Armee als defensiv empfunden Kriegführung war aber noch nicht überwunden. Überhaupt hatten Ressortstreitigkeiten innerhalb der Marine und zwischen OHL und Admiralstab die Zusammenarbeit von Armee und Marine auf der operativstrategischen Ebene erheblich belastet. ⚓

KLEINKAMPFMITTEL DER KRIEGSMARINE

Vortragsreihe im IMM Hamburg



Das bei Howaldtswerke-Deutsche Werft AG (HDW) in Kiel restaurierte Kleinst-U-Boot vom Typ XXVII B *Seehund* ist Ausstellungsstück im IMMH. Man kann es während der Veranstaltung am 29. Oktober besichtigen

Foto: picture-alliance/dpa

Am 29. Oktober findet ab 11 Uhr im Internationalen Maritimen Museum Hamburg (IMMH) eine Vortragsveranstaltung der Regionalgruppe Hamburg zum Thema „Maritime Kleinkampfmittel“ statt. Referieren werden Beate Kibelka vom Historischen Marinearchiv über das Projekt „Deutsche Kleinkampfmittel“, Klaus Mattes über die maritimen Kleinkampfmittel des Zweiten Weltkrieges und DGSM-Wracktaucher Philip von Tresckow.

Anfang 2015 entdeckte eine Gruppe von Wracktauchern nach Hinweisen eines Anglers ein Klein-U-Boot vom Typ XXVII B (*Seehund*) in der Geltinger Bucht. Der Lukendeckel war verschlossen. Vermutlich ist das U-Boot dort Anfang 1945 gesunken. Der *Seehund* liegt in etwas über 20 Meter Wassertiefe und ist als Wrack perfekt erhalten.

Dieser voll tauch- und manövrierfähige Typ XXVII B war ein mit zwei Soldaten bemanntes und mit zwei außen hängend befestigten Torpedos bewaffnetes Kleinst-U-Boot. Die Entwicklung von Klein- und Kleinst-U-Booten der Kriegsmarine 1944/45 war den erschöpften materiellen Ressourcen des Deutschen Reiches geschuldet und letztlich Kriegsschiffbau im Zeichen der Niederlage.

Die Seekriegsleitung erhoffte sich durch den Einsatz von *Seehund*, *Hecht*, *Biber*, *Molch* und weiteren kleinsten effektiven, aber nur taktisch einsetzbaren Fahrzeugen eine Wiederbelebung des U-Boot-Kriegs, ganz abgesehen von der psychologischen Wirkung, die die deutschen Kleinkampfpiloten – ähnlich den japanischen Kamikaze-Fliegern – propagandistisch erzielten. Es blieb aber bei Nadelstichen. Gleichwohl spiegeln die Kleinkampfmittel der Kriegsmarine den technischen Leistungsstand des Deutschen Reiches im sechsten und siebten Kriegsjahr.

Die Besucher erwartet eine detaillierte, kritische Vortragsreihe über Entwicklung, Technik und Einsätze der Kleinst-U-Boote und weiterer Kleinkampfmittel. Darüber hinaus werden die Ereignisse rund um die letzten Fahrten des aufgefundenen *Seehundes* thematisiert.

Während der Veranstaltung besteht die Möglichkeit, den in der Außenanlage des IMMH ausgestellten *Seehund* zu besichtigen und sich mit den Referenten direkt am Objekt auszutauschen.



Abbildung: Stephan Karraß





Boote der 6. Schnellboot-Flottille der Volksmarine bei einer Übung in der Ostsee 1961. Ein Vortrag der RG NRW wird die Schnellboote der Volksmarine thematisieren
Foto: Interfoto/Bluebird

TERMINE IM HERBST

Veranstaltungen der Regionalgruppen

Regionalgruppe Bayern
November oder Dezember 2017
Vortrag: *Der Seehandel Bayerns mit Indien seit 1505*
Referent: NN
Beginn: 19 Uhr
Ort: Bankhaus Lenz, Holbeinstraße 11, 81679 München
Termin bitte erfragen bei dgsmbayern@gmail.com

Regionalgruppe Berlin
18. Oktober
Vortrag: *Personenprofile deutscher Marineoffiziere*
Referent: M. Müller
Beginn: 18 Uhr
Ort: Casino Westhafen, Westhafenstraße 1, 13353 Berlin

15. November
Buchvorstellung: Neukirchen, Heinz: *Marinekarriere an wechselnden Fronten* (Neuerscheinung)
Referent: Ingo Pfeiffer
Beginn: 18 Uhr
Ort: Casino Westhafen, Westhafenstraße 1, 13353 Berlin

20. Dezember
Vortrag: *Die Rotterdam und die Holland-Amerika-Linie. Eine Reminiszenz*
Referent: L. Oberländer
Beginn: 18 Uhr
Ort: Casino Westhafen, Westhafenstraße 1, 13353 Berlin

Regionalgruppe Hamburg
19. Oktober
Vortrag: *Der Erste Weltkrieg zur See. Eine Bilanz*
Referent: Dr. Guntram Schulze-Wegener
Beginn: 18 Uhr
Ort: Clausewitz-Kaserne, Manteuffelstraße 20, 22587 Hamburg

29. Oktober
Vortragsveranstaltung im Internationalen Maritimen Museum (siehe Bericht Seite 62)
Beginn: 11 Uhr
Ort: Internationales Maritimes Museum Hamburg, Koreastraße 1, 20457 Hamburg

Regionalgruppe Nordrhein-Westfalen
28. Oktober
29. Tagung im Museum der deutschen Binnenschifffahrt Duisburg, Beginn 10 Uhr
Vortrag: *Der 26. Oktober 1917. Kriegserklärung Brasiliens an das Deutsche Reich*
Referent: Heint Bach
Vortrag: *Der Handelskrieg mit U-Booten 1915–1917. Wie die Kaiserliche Marine US-Präsident Wilson in den Krieg zwang*
Referent: Hans-Achim Koerver M.A.
Vortrag: *Die Schnellboote der Seestreitkräfte der Volksmarine von 1957 bis 1990*
Referent: Dr. Bernd Rüdiger Albrecht

Regionalgruppe Vorpommern
15. Dezember
Weihnachtsmarktbesuch in Greifswald mit anschließendem Klönschnack
Verantwortlich: Olaf Pestow
Beginn: 10 Uhr
Ort: Treffpunkt vor der Sparkasse in Greifswald

Winkspruch



Die Seiten der DGSM in *Schiff Classic*

Verantwortlich:
Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V.

Kontaktanschrift der DGSM:
Gero Hesse
Brucknerstraße 29
53844 Troisdorf

E-Mail:
geschaeftsfuehrer@schiffahrtsgeschichte.de

Die „Patrol Boat, River“ im Vietnamkrieg

Proud – Brave – Reliable

Schnell mussten die Amerikaner lernen, dass sie Vietnam nicht allein aus der Luft beherrschen konnten. Mit kleinen Patrouillenbooten versuchten sie vielmehr, die zahlreichen Flüsse zu kontrollieren – mit einem stets lauernden Feind im Nacken

Von Dr. Frederick Feulner




IM FILM: Von den US-amerikanischen Truppen in Südvietnam eingesetzt, blieb das „Patrol Boat, River" eines der markantesten und wurde vor allem durch Francis Ford Coppolas Spielfilm *Apocalypse Now* einer breiten Öffentlichkeit bekannt Foto: picture-alliance

Im Sommer 1965 stellte man parallel zur Coastal Surveillance Force (TF 115 „Market Time") der US Navy (USN), die zusammen mit der südvietnamesischen Marine hauptsächlich die Küstengewässer überwachte, einen weiteren Verband auf, der mit der Kontrolle der Inlandsgewässer beauftragt war. Die US Navy River Patrol Force firmierte unter dem Codenamen „Game Warden" (TF 116) und unterstand ebenfalls dem Military Assistance Command Vietnam.

Allerdings waren bei der USN anfangs keine geeigneten Boote verfügbar, welche die Anfordernisse von „Game Warden" erfüllten; zudem schloss der Zeitdruck eine geordnete Ausschreibung in Sachen Design, Prototypen, Test und Beschaffung aus. Daher musste sich die Marine am zivilen Markt orientieren, um möglichst rasch ein für Einsatzgebiet und -profil passendes Modell zu besorgen. Das fand sich für 75.000 US-Dollar pro Stück bei United Boat Builders, Inc., ursprünglich einem Hersteller von Sport- und Freizeitbooten aus Bellingham im US-Bundesstaat Washington.

Basis aus ziviler Schifffahrt

Hier passte der Hersteller an den zivilen Standardrumpf „Uniflite 31 Sport Sedan" ein „Marine-Makeover" an. 120 Patrol Boat, River (PBR) folgten weitere 40 im Februar 1966 als Ausbildungs- und Ersatzboote. Die ersten Boote lieferte das Unternehmen bereits im Januar 1966, die nächste Tranche erreichte Vietnam zwei Monate später. Im April 1966 nahmen die ersten PBR ihre Patrouillenfahrten auf den Binnengewässern auf, und im Dezember waren 120 Boote ausgeliefert. Bereits im ersten Jahr des Bestehens meldete die Navy einen weiteren Bedarf von 80 Booten an, die Gesamtzahl stieg während des Krieges auf über 289 Boote.

Das Boot war gewichtsparend aus glasfaserverstärktem Kunststoff laminiert und wog ohne Besatzung nur 15.550 Pfund (7.053 Kilogramm; weitere technische Daten auf Seite 68). Unterteilt war das Boot in fünf Schotte. Den Spezifikationen folgend durfte es einen Tiefgang von 18 inches (46 Zentimetern) in Ruhelage und neun inches (23 Zentimetern) in Marschfahrt nicht überschreiten.

Für die ab März 1967 georderte zweite Marge flossen Erkenntnisse aus dem Betrieb der bisherigen Serie ein. Die ersten 81 Boote erhielten die Bezeichnung PBR Mark II. Sie waren an einigen Details erkennbar: Die neuen Boote waren etwas größer, hatten et-

VERZWEIGT UND VOLLER GEFAHREN: Flüsse und Kanäle kennzeichneten das Einsatzgebiet in Vietnam, das beide Seiten zu nutzen versuchten Foto: picture-alliance/AP Images



GERÜSTET: Um den oft unsichtbaren Gegner in den Uferstreifen zu bekämpfen, kam auch schweres Gerät zum Einsatz
Foto: picture-alliance/AP Images

wa 1.000 Kilogramm mehr Auftrieb, als Material hatte man vermehrt Aluminium verbaut, das weniger anfällig für Fäulnis und Beschädigung war, besonders die Scheuerleiste hatte unter zahlreichen Sampan-Kontrollen (ein asiatisches Ruder- oder Segelboot) zu leiden. Hohlräume wurden ausgeschäumt, um das Boot auch beim Leckschlagen über Wasser zu halten. Der Zwillings-MG-Drehkranz war etwas weiter bugwärts installiert, dafür fiel eine kleine Luke im Bugbereich weg, das gesamte Boot erhielt eine niedrigere Silhouette.

Keine Propeller

Zwei kraftvolle Lkw-Motoren der Hersteller Detroit Allison Corporation und General Motors trieben das PBR an. Die V6-53N Zweitaktdiesel brachten bei einem Hubraum von 4.300 Kubikzentimetern jeweils 216 PS (159 Kilowatt), die Abgase wurden durch wassergekühlte Auspuffrohre aus Edelstahl geleitet. Der mitgeführte Kraftstoff von 160 Gallonen (zirka 605 Liter) verteilte sich auf zwei Tanks unterhalb des Fahrstandes, wurde aber oft auf längeren Patrouillen durch extern angebrachte Treibstofffässer vergrößert.

Die schlammigen, pflanzendurchsetzten Wasserflächen Vietnams schlossen den Einsatz konventioneller Propeller aus; daher trieben die Motoren mit 2.800 UpM über eine Kardanwelle zwei Wasserdüsen des bekann-

TÄGLICHE ARBEIT: Die Kontrolle verdächtiger Schiffe, zum Beispiel nach Schmuggelware, gehörte zum Aufgabenspektrum der Patrouillenboote Foto: interfoto/Granger NYC

ten Pumpen- und Badewannenherstellers Jacuzzi Corporation (Typ 14 YJ) an, die 96.000 Gallonen (zirka 363 Tonnen) Wasser pro Minute durchjagen konnten. Wasser wurde hierbei durch zwei vergitterte Öffnungen angesogen und komprimiert durch dreiflügelige Impeller unter hohem Druck am Heck des Schiffes durch zwei Düsen herausgepresst. Die Antriebsmechanik war damit gut geschützt im Bootsrumpf untergebracht.

Direkt hinter den Antriebsdüsen konnte ein drehbarer Deflektor hydraulisch herabgelassen werden, der den Schub umkehrte und das Boot dadurch enorm manövrierfähig machte. Beide Düsen wurden normalerweise zusammen betrieben, es bestand aber auch die Option, sie einzeln einzusetzen. Die Bauweise ermöglichte einen flachen Rumpf ohne herausstehende oder durch Treibgut oder Steine behinderte Ruder- und Antriebsanlagen. Die Technik galt auch unter den widrigsten Umständen als effizient und vertrauenswürdig. Motoren und Antriebssysteme waren über schallgedämpfte Klappen im Heckbereich zugängig. Die Höchstgeschwindigkeit lag ursprünglich bei 25 Knoten, stieg aber mit dem Einbau eines verbesserten Jacuzzi-Pumpsystems Mk. 4, das weniger anfällig für Schlingpflanzen und Dreck war, auf 29 Knoten.

EFFEKTIVE WAFFE Granatwerfer

Gefangene Vietkong bestätigten, dass der Maschinengranatwerfer die effektivste Waffe gegen eingegrabene Feinde war. Die im Bogen geschossenen Granaten explodierten in den Baumkronen und ließen einen Schrapnell-Hagel auf die gegen Direktfeuer geschützten Truppen niedergehen. Ein geübter Schütze konnte den kompletten 36-Schuss-Gurt abgeschossen haben, bevor die erste Granate explodierte.

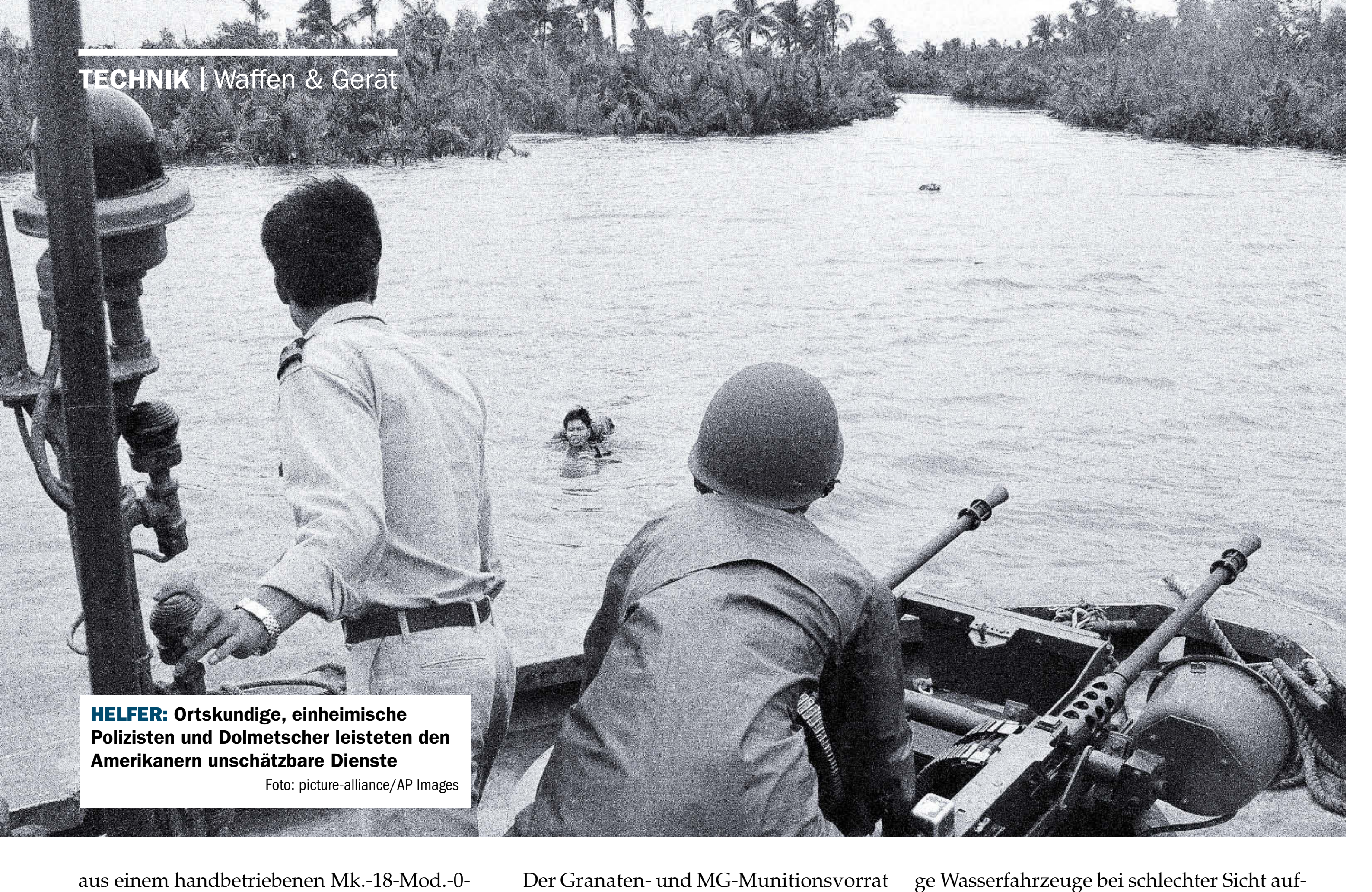


SICHERUNG: Die Bewaffnung mit einem schweren Maschinengewehr war Standard, zu Testzwecken wurden auch Miniguns oder Maschinenkanonen installiert Foto: picture-alliance/akg-images

Nachtkampf möglich

Die Bewaffnung war dem Einsatzprofil entsprechend zweckmäßig und reichlich angelegt und wich von Boot zu Boot gelegentlich ab. Die Bugbewaffnung bestand aus einem schweren Zwillingsmaschinengewehr M 2 HB im Kaliber .50“ (12,7 Millimeter), das in einem Drehkranz aufgehängt war und einen Frontschussradius von etwa 210 Grad ermöglichte. Der Schütze war durch seine Position einigermaßen gegen leichten Beschuss geschützt. Als Regenschutz konnte die Besatzung auf einem Rohrrahmen eine Plane aufspannen. Ein rohrparalleler Suchscheinwerfer ermöglichte den Nachtkampf.

Die Mittschiffsbewaffnung bestand an Backbord aus einem Maschinengewehr M 60 im Kaliber 7,62 Millimeter und steuerbords



HELFER: Ortskundige, einheimische Polizisten und Dolmetscher leisteten den Amerikanern unschätzbare Dienste
Foto: picture-alliance/AP Images

aus einem handbetriebenen Mk.-18-Mod.-0-Granatwerfer, der 40 46-Millimeter-Niederdruckgranaten verschoss. Die Waffen waren auf zwei parallel zur Schiffsachse stehenden Panzerplatten montiert, die zu den Seiten hin Schutz bei gleichzeitig gutem Schusswinkel boten.

Schwere Waffen

Am Heck stand auf einem Stativ ein einzelnes schweres MG im Kaliber .50“, das Heck- und Seitenbereich bestreichen konnte. Ein Stahlschild schützte den Körper des Schützen in Schussrichtung. Vereinzelt wurde auch die Granatmaschinenwaffe auf oder ein 81-Millimeter-Mörser unter dem hinteren MG montiert. Die schweren MG waren hingegen fragwürdig, denn ihre große Reichweite von über 2.000 Metern, ihre Durchschlagskraft und der Pulverdampf machten den Einsatz an den häufig dicht besiedelten Flussufern wegen möglicher Kollateralschäden problematisch.

Weiterhin gehörten zwei M-79-Granatwerfer und eine Schrotflinte zur Ausrüstung. Darüber hinaus führte die Besatzung für gewöhnlich ihre persönliche Bewaffnung mit (in der Regel drei M-16-Sturmgewehre und einen .38“-Revolver oder .45“-Colt), sporadisch wurden zu Testzwecken auch rückstoßfreie Geschütze, Miniguns oder Maschinenkanonen installiert.

Der Granaten- und MG-Munitionsvorrat wurde im Rumpf zwischen den Panzerplatten im Mittschiffsbereich untergebracht und war durch eine Luke von oben zugänglich. Weitere Munition lagerte im Bugbereich. Auf dem Boot wurde etwa eine halbe Tonne leichtgewichtige Kompositpanzerung verbaut – Aluminiumplatten mit harten Keramikinlays, die vor allem den Fahrstand und die Waffen verstärkten. Manche Besatzungen schützten ihr Boot zusätzlich mit Kevlarmatten. Der GFK-Rumpf hatte überdies den Vorteil, dass schwere feindliche Geschosse – wie raketengetriebene, panzerbrechende Granaten – ohne zu explodieren den Rumpf durchschlugen.

Zur elektronischen Ausrüstung gehörten ein Radar Raytheon 1900 W, mit dem die Besatzung bei Nacht navigierte und verdächtige Wasserfahrzeuge bei schlechter Sicht aufspüren konnte, und ein Nachtsichtgerät AN/PVS-2 „Starlight Scope“. Die Energieversorgung für das Radar befand sich im Funkraum vor der Steuerkonsole. Zwei dort steuerbords verbaute PRC-25 Funkgeräte (später zwei AN/VRC-46 FM) waren für die Kommunikation über Reichweiten von 35 bis 50 Kilometer zuständig.

> **Der Vietkong suchte den Kampf nur bei Hinterhalten oder um von eigenen Truppenbewegungen abzulenken**
>
> Taktik des Vietkong

Die witterungsbeständigen Batterien hatten die Konstrukteure unter dem Aufbau platziert und den Fahrstand backbords, auf einer Konsole fanden sich alle wichtigen Anzeigen, während der Antrieb des Bootes über ein Steuerrad, der Schub über vier Schalthebel kontrolliert wurde. Auf dem Verdeck war der aus dem Innenraum bedienbare Hauptsuchscheinwerfer installiert.

Die Standardbesatzung eines PBR bestand etatmäßig aus dem Bootsführer (E5/E6 Petty Officer, vergleichbar Obermaat/Bootsmann), zuständig für die Führung des Bootes auf Patrouille oder im Kampf. Der Ma-

TECHNISCHE DATEN „US Patrol Boat, River“

	PBR Mk.1		PBR Mk.2	
Länge	31 ft	9,4 m	32 ft	9,8 m
Breite	10,5 ft	3,2 m	11,5 ft	3,5 m
Tiefgang	2 ft	0,61 m		
Gewicht	/		8,9 t	
Geschwindigkeit	28,5 kn	53 km/h	28,5 kn	53 km/h
Antrieb	2 x 180 PS	115 kW	2 x 180 PS	115 kW
Besatzung	4		4	

ABENTEUERLICH: Auch einfache, unbewaffnete Fahrzeuge kamen zum Einsatz, beispielsweise zum Übersetzen von Truppen. Die Männer waren dann auf sich allein gestellt Foto: picture-alliance/Heritage Images

schinist (E4/E5 Petty Officer, vergleichbar Stabsgefreiter/Maat) zeichnete für den Betrieb und die Wartung beider Antriebssysteme verantwortlich. Ein Schütze (E4/E5 Petty Officer) kontrollierte sämtliche Munitionsvorräte und Waffen an Bord, während ein Matrose (E2/E3 Sailor, vergleichbar Gefreiter/Obergefreiter) die übrigen Decksarbeiten erledigte, zusätzlich als Heckschütze fungierte und bei Bedarf auch andere Funktionen übernahm.

Bei einem Zweier-Bootsteams wurde oftmals die Position des Rottenführers von einem niedrigen Offizier (O-1 bis O-4) bekleidet; zudem fuhren oft einheimische Polizisten oder Dolmetscher mit.

Die PBR wurden sehr schnell in Südvietnam eingesetzt. Ursprünglich war geplant, die Boote im Umkreis von 70 Kilometern um deren Patrouillen-Gebiet zu stationieren. Hierzu wurden drei Offshore-Basen und acht Inlandsbasen benötigt, allerdings erreichten die PBR ihr Einsatzgebiet, bevor genügend PBR-Basen errichtet werden konnten, weswegen auf andere Basen zurückgegriffen werden musste. Die ersten beiden waren in Cat Lo und Nha Be, fünf folgten im Jahr 1966.



VOLLE FAHRT: Häufig fuhren die Boote im Abstand von 400 bis 600 Metern hintereinander, wobei das erste Boot als Köder fungierte, die nachfolgenden schalteten sich dann ins Gefecht mit ein Foto: picture-alliance/akg-images

Zwei weitere errichtete man 1967 in der Nähe der kambodschanischen Grenze, während eine der fünf Basen im Mekong-Delta geschlossen wurde. Jede Basis sollte zehn Boote versorgen. Problematisch war jedoch die Verteidigung dieser Basen gegen Angriffe des Vietkong. Wenn möglich, waren lokale Sicherheitskräfte mit der Bewachung und Perimeter-Sicherung beauftragt, allerdings wurden ab November 1966 drei umgebaute Panzerlandungsschiffe aus dem Zweiten Weltkrieg in den Mündungsbereichen des Deltas stationiert, die sich entgegen erster Befürchtungen als gut zu verteidigen erwiesen. Allerdings mussten sie in der Monsunzeit tiefer flussaufwärts verholt werden.

Versuch und Irrtum

Die Taktik sah vor, die PBR paarweise eine Strecke von 50 Kilometern pro zwölfstündiger Schicht abfahren zu lassen. Normalerweise fuhren von den zehn Booten einer Basis ein Team tagsüber Patrouille und drei Teams in der Nacht – angepasst an die Taktik des Vietkong –, während das fünfte Team in der Basis blieb. Die Vorgehensweise im Einsatz wurde durch die örtliche Situation bestimmt, also *Trial and Error*.

Der Vietkong suchte den Kampf nur bei Hinterhalten oder um von anderen Truppenbewegungen oder Bootskonvois abzulen-



SCHWER BEWAFFNET: Das schwere Zwillingsmaschinengewehr M 2 HB im Kaliber .50“ (12,7 Millimeter) war in einem Drehkranz installiert Foto: picture-alliance/AP Images

AUSGEZEICHNET: Der spätere Außenminister John Kerry war während des Vietnamkriegs unter anderem auf Patrouillenbooten eingesetzt Foto: picture-alliance/dpa

ken. Große Versorgungskonvois konnte er wegen der amerikanischen Luftüberlegenheit nur bei Nacht durchführen. Motorisierte Sampans erreichten eine Geschwindigkeit von bis zu 30 Knoten, versteckten sich in Nebenarmen und warteten, bis die PBR vorbeigefahren waren. Dann sprinteten die Boote zum anderen Ufer, um ihre Schmuggelfahrt fortzusetzen. Anfangs kam das einem Katz-und-Maus-Spiel gleich.

Eine andere Taktik sah vor, dass die PBR im Abstand von 400 bis 600 Meter hintereinanderfuhren. Das erste Boot agierte als Köder und löste eine feindliche Reaktion aus, während das zweite Boot unterstützend in den Kampf eingriff. Die PBR-Teams legten treibend oder ankernd mit ihrem Radar auch erfolgreich nächtliche Hinterhalte an bekannten Flussübergangspunkten. PBR kontrollierten aber nicht nur den Schiffsverkehr. Zunehmend überwachten und unterstützten sie auch Aufklärungsoperationen. Auch die SEAL-Einheiten der US Navy nutzten die Boote, um ihre Aufklärungsteams bei Nacht einzusetzen oder wieder aufzusammeln.

Keine totale Kontrolle

Zwischen 1966 und 1968 hatten die PBR im zentralen Deltabereich lediglich beschränkten Erfolg. Obgleich 140 Boote die Wasserläufe patrouillierten, reichte das nicht aus, um alles zu kontrollieren, allerdings musste der Gegner bei der Bewegung auf kleinere Flüsse und Kanäle ausweichen, was seine Mobilität einschränkte.

Obwohl die PBR 1966 pro Monat durchschnittlich etwa 70 Feuergefechte hatten, kam es erst 1967 zum ersten Verlust eines PBR im Einsatz. Zahlen für das Jahr 1967 belegen, dass die Amerikaner während der Operation „Game Warden“ rund 400.000 Boote auf Schmuggelware und feindliche Kämpfer kontrollierten. Die River Boat Force zerstörte, beschädigte beziehungsweise eroberte 2.000 Wasserfahrzeuge des Vietkong, wobei man 1.400 feindliche Kämpfer verwundete, erschoss oder gefangen nahm. Die US Navy verlor 39 Soldaten, 366 erlitten Verwundungen, neun galten als *Missing in Action*.

Monatlich 70 Gefechte

Während der Tet-Offensive 1968 zog die US Army die schnellen und schwer bewaffneten PBR zur Verteidigung belagerter Städte im Delta heran, wo sie erfolgreich im Verbund mit südvietnamesischen und US-Truppen operierten. Nur die PBR-Basis in Vinh Long wurde vom Vietkong überrannt, sodass sich die Amerikaner auf das LST-786 „Garrett Country“ zurückziehen mussten. Zur Jahresmitte hatte Task Force 116 das Delta aber wieder fest im Griff. Ein Erfolg des Feindes in Saigon blieb aus, da die Kämpfer von ihren Versorgungslinien entlang der Wasserwege abgeschnitten wurden.

Nach und nach zogen sich die USA und ihre Verbündeten aus dem Krieg zurück, Aufträge und Material transferierte die Führung an die südvietnamesischen Militärs; alle Boote, die die Amerikaner nicht überlassen hatten, gingen bis Ende der 1990er-Jahre in die US Naval Reserve. ⚓

UNENTBEHRLICH Luftunterstützung

Ein Schlüsselelement in der Operation „Game Warden“ war neben den PBR die angeschlossene Luftunterstützung. Ursprünglich stationierte die US Army auf den Basen und auf den verankerten LSTs jeweils zwei Bell-UH-1B-Iroquis-Hubschrauber, die sie ab August 1966 durch die Navy Helicopter Support Squadron 1 ersetzten. Im April 1967 wurde in Vung Tau die Helicopter Attack Light Squadron (HAL 3) aufgestellt, sie unterstützte die Task Force 116 mit Kampfkraft, Aufklärung und als MedEvac. Im September 1968 folgten *Seawolves*, die schnell verfügbare Luftunterstützung unter anderem mit 60-Millimeter-Raketen boten.



PACKENDE DUELLE: Allerdings konnte das Team Oracle nur das sechste Rennen für sich entscheiden
Alle Fotos: picture-alliance/AP Images

35. America's Cup vor Hamilton Bermudas

Der fliegende Neuseeländer

Die Niederlage gegen das Team Oracle beim 34. America's Cup 2013 in der Bucht von San Francisco hatte die Segelnation Neuseeland schockiert. Beim diesjährigen Wettbewerb im Bermuda-Sund gelang den Kiwis die verdiente Revanche Von Dr. Sigurd Hess

Am 26. Juni 2017 besiegten die Neuseeländer mit dem achten Sieg in der neunten Wettfahrt das Oracle Team aus den USA. Für Neuseeland war es der dritte Gewinn des America's Cup nach 1995 und 2000. Dass die abermalige Titelverteidigung für Oracle in einem Desaster endete, hatte mehrere Ursachen.

Der Steuermann der Neuseeländer, Peter Burling, ist der jüngste Gewinner der riesigen Silberkanne, der „Auld Mug", in der 165 Jahre währenden Geschichte des America's Cup. Der Olympia-Sieger von Rio de Janeiro gilt als besonderes Segeltalent. Der 26 Jahre alte Peter Burling und sein Team reagierten abgeklärt und besonnen auf die Attacken der Oracle-Crew mit dem routinierten Skipper Jimmy Spitthill. Fast über die gesamte Regatta segelten oder besser „flogen" die Neuseeländer schneller, starteten geschickter und taktierten besser als ihre Konkurrenten. Die oftmals zu ungestüm reagierenden Amerikaner konnten nur im sechsten Rennen eine Unkonzentriertheit der Kiwis zu ihrem einzigen Sieg bei acht Wettfahrten nutzen.

„Verdammte Trophäe"

Mit dem riesigen Pokal in Händen verzichtete Peter Burling auf eine Siegesansprache und überließ dies Glenn Ashby, der als einziges Crewmitglied die historische Niederlage der Kiwis vor vier Jahren gegen die Amerikaner miterlebt hatte. 2013 gab das Team Neuseeland in den letzten acht Wettfahrten gegen das Team Oracle und Skipper Spitthill einen 8:1-Vorsprung her. Neuseeland stürzte in eine Phase tiefer sportlicher Depression.

Eine abermalige Teilnahme am America's Cup stand finanziell und organisatorisch mehrmals auf der Kippe. „Umso glücklicher sind wir nun, diese verdammte Trophäe zurück nach Neuseeland geholt zu haben", stellte Ashby auf dem Siegerpodium mit Genugtuung fest.

Generell war der diesjährige America's Cup mit den vergangenen Rennen, was Taktik, Technik und Geschwindigkeit betrifft, nicht zu vergleichen. Zwischen dem ersten Rennen um die britische Isle of Wight 1851 und dem Wettbewerb 2003 im neuseeländischen Hauraki Golf wurde die Höchstgeschwindigkeit lediglich von neun auf dreizehn Knoten gesteigert. Beim Wettbewerb 2010 vor Valencia segelte das siegreiche Oracle Team mit einem Trimaran und erreichte 32 Knoten.

Die neuseeländischen Sieger im Bermuda-Sund 2017 steigerten die Höchstgeschwindigkeit auf 50 Knoten. Entscheidend für die Tempo-Explosion der letzten sieben Jahre ist der Wechsel von Yachten mit einem Bootskörper und Schoner-Besegelung zu Katamaranen mit Hydrofoils, kleinen, schwertähnlichen Kufen, welche die drei Bootskörper schon bei relativ niedriger Geschwindigkeit aus dem Wasser heben und damit den Wasserwiderstand signifikant verkleinern.

Die Katamarane der AC 50-Klasse segeln nicht mehr durchs Wasser, sondern „foilen" oder fliegen über dem Wasser. Die starren Segel erinnern nach Form und Funktion an die Tragflächen von modernen Flugzeugen. Fast 200 an den Bootskörpern und Segeln angebrachte Sensoren sammeln Telemetriedaten, die einerseits zum Optimieren der Rennmaschinen nach jeder Trainings- und Wettfahrt ausgewertet werden und andererseits dem Steuermann und Trimmer erlauben, die starren Segelflügel und die Unterwassertragflächen optimal zu bedienen.

INFO

Segelausflug mit einem America's Cupper in Auckland, zu chartern unter: www.exploregroup.co.nz/en („unique-experiences" oder „americas-cup-sailing-auckland" anklicken)

Damit das möglich ist, müssen die vier Grinder (Segler, die eine Winsch bedienen) kurbeln und dauerhaft etwa 1.200 Watt aufbringen, um die hydraulisch betriebenen Steuerungssysteme mit Energie zu versorgen. Grinder sind Topathleten, Schwimmer, Ruderer oder auch, wie beim neuseeländischen Team, Radrennfahrer. Auf dem neuseeländischen Katamaran mit dem klangvollen Namen *Aotearoa*, zu übersetzen als „Land der langen weißen Wolke", wurden Grinder eingesetzt, die wie Radfahrer in die Pedale treten und nicht, wie auf den anderen Booten, die Winschen mit den Armen bedienen.

Nach dem spektakulären Sieg vor den Bermudas hat das Team Neuseeland das Land in einen Taumel versetzt. Wer selbst ausprobieren will, wie es sich anfühlt, mit einem Rekordsegler über das Wasser zu fliegen, kann einen Segelausflug mit zwei früheren America's Cuppern in der Bucht von Auckland chartern. Für 75 Euro und zwei Stunden darf man ans Ruder der 24-Meter-Rennyachten oder an den Winschen ausprobieren, 350-Quadratmeter-Segel dicht zu holen. Die vierköpfige Stammbesatzung wacht darüber, dass bei den Amateurmanövern nichts schiefgeht.



GESCHAFFT: **Team Neuseeland konnte in einem überzeugenden Wettkampf die altehrwürdige „Auld Mug" wiedergewinnen**

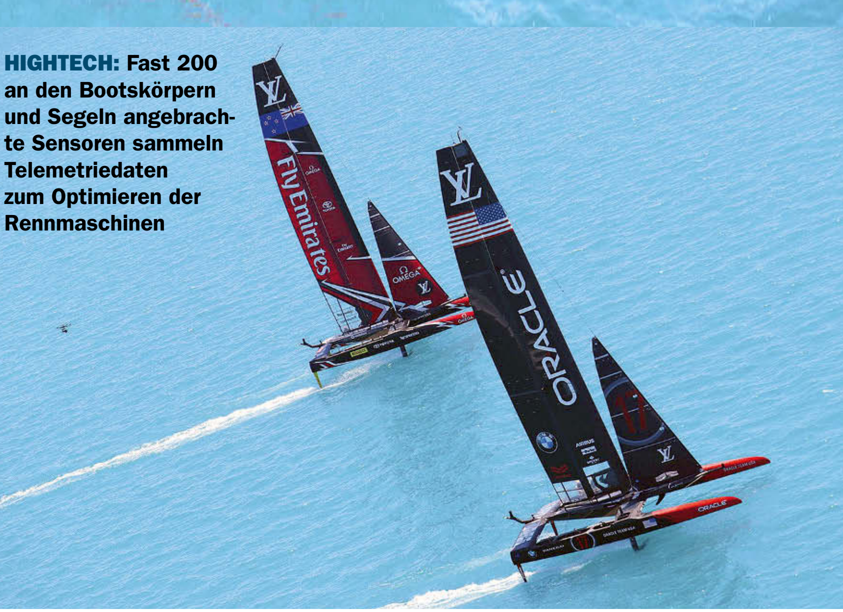
Spannung pur

Der Gewinn der „Auld Mug" ist mit dem Recht verbunden, die Rahmenbedingungen für den 36. America's Cup festzulegen und voraussichtlich die Pläne von Larry Ellison, dem Eigentümer von Oracle, zu durchkreuzen. Der Milliardär hatte bereits vor dem diesjährigen Wettbewerb mit anderen Teams eine Vereinbarung getroffen, den America's Cup alle zwei statt vier Jahre und nach den von ihm festgelegten Regeln auszutragen.

Der neuseeländische Teamchef Grant Dalton ist damit allerdings nicht einverstanden. Eines aber ist sicher: Die Wettfahrten werden in Neuseeland stattfinden. Mit Spannung ist zu erwarten, ob sich die Kiwis für die fliegenden Trimarane entscheiden oder den Wettbewerb deutlich traditioneller mit Schoner-Yachten gestalten werden. ⚓



GENAUES TIMING: **Die Katamarane der AC-50-Klasse segeln nicht mehr durchs Wasser, sondern „foilen" oder fliegen vielmehr über dem Wasser**



HIGHTECH: **Fast 200 an den Bootskörpern und Segeln angebrachte Sensoren sammeln Telemetriedaten zum Optimieren der Rennmaschinen**

HINGUCKER: Rucksäcke aus gebrauchtem Segeltuch können sich auch vor Hamburgs neuer Elbphilharmonie sehen lassen Foto: 360°

Die Hamburger Taschenmanufaktur „360°“

Neues Leben für alte Segel

Sie haben ein Arbeitsleben hinter sich und starten ein zweites als Accessoire: Segel. In einem Hamburger Betrieb werden aus gebrauchten Focks, Genuas oder Spinnakern maritim anmutende Taschen und Rucksäcke Von S.-Thomas Klose

Es ist vier Uhr in der Frühe und meistens noch stockdunkel draußen, wenn Manuela „Manu“ Jürgensen zu einer ihrer Segeltouren aufbricht. Sie klettert dann hinters Steuer, verstaut eine Tasche mit Reiseproviant und nickt ihrer Begleiterin Irmi aufmunternd zu. Irmi reagiert nie, wofür man zu dieser frühen Stunde Verständnis haben könnte. Tatsächlich liegt es aber daran, dass Irmi ein graues XXL-Schmuseenten-Maskottchen ist.

„Dann wollen wir mal wieder“, murmelt Manu und startet den Motor. Langsam rollt der Ford-Transit durch die Hofeinfahrt des verwinkelten Gewerbeareals in Hamburg-Bahrenfeld. Kurze Zeit später geht es bereits auf der A 7 Richtung Norden. An den nächsten beiden Tagen wird Manuela Jürgensen kreuz und quer durch Schleswig-Holstein fahren; Stationen ihrer Segeltour sind unter anderem Lübeck, Kiel, Schleswig und Flensburg. Doch an keinem ihrer Ziele wird sie Segel setzen. Sie ist vielmehr unterwegs, um Segel einzuholen.

„Unsere Segeltouren sind keine Törns, sondern Einkaufsfahrten“, sagt Edzard Kramer und fügt hinzu: „Gebrauchtes Segeltuch ist unser wichtigster Rohstoff.“ Kramer ist Chef und Inhaber einer kleinen Manufaktur, die aus recycelten Segeln Taschen und Rucksäcke nähen lässt. Wenn Manu Jürgensen schließlich wieder auf den Hof in Bahrenfeld rollt, ist der Transporter bis unters Dach be-



HERKUNFTSNACHWEIS: Die eingenähte Legende in jeder 360°-Tasche zeigt ihrem Besitzer die Vorgeschichte seiner Tasche, das heißt den Bootstyp (Jolle, Fahrtenyacht, Rennyacht, Traditionssegler, Großsegler), das Segelrevier und das konkrete Segel

Fotos: 360°



Das Interview

„Wir brauchen immer Nachschub“

Unser Autor Stephan-Thomas Klose im Gespräch mit Edzard Kramer, dem Inhaber der Hamburger Taschen-Manufaktur „360 ° “

SCHIFF*Classic:* Wie ist die Idee entstanden, aus Segeltuch Taschen zu nähen?
Edzard Kramer: Ich habe bereits 1994 mit Segeltuch-Jacken angefangen. Etwa zur gleichen Zeit hat auch Chiemsee solche Jacken gemacht. Ich habe nebenher aber auch immer schon Taschen für den Eigengebrauch gefertigt. Wir waren vier Kinder zu Hause und wurden finanziell kurz gehalten. Als ich zwölf Jahre alt war, fingen meine beiden Brüder mit dem Surfen an; ich dann natürlich auch. Wir hatten nur ein gemeinsames Brett. Das wollten wir unbedingt schützen. Damals waren Surfbags extrem teuer. Da haben wir uns aus altem Segeltuch meines Vaters so eine Surfbretttasche selbst genäht. Die erste Messenger Bag habe ich 1999 entwickelt. 2001 habe ich mit dem Vertrieb angefangen.

SCHIFF*Classic:* Haben Sie ausreichend Nachschub an alten Segeln?
Edzard Kramer: Das Beschaffen ist schon eine große Herausforderung. Wir haben etwa 100 Segel hier, aber wir brauchen immer neue. Das ist das Wichtigste für uns. Ich vermute mal, dass bei fast jedem Leser von *Schiff Classic* mindestens ein Segel liegt – wenn nicht drei. Ich rufe daher gerne alle Leser auf: Melden Sie sich bei uns, wenn Sie sich von Ihren alten Segeln trennen wollen. Wir freuen uns darauf.

SCHIFF*Classic:* Wann ist ein Segel reif für die Taschenmanufaktur?
Edzard Kramer: Das ist sehr unterschiedlich. Gut betuchte Segler wechseln alle paar Jahre ihre Segel, ich weiß auch nicht warum. Ich war mal bei einem Immobilienmakler, der hatte vier Segelsätze im Keller, die waren alle noch okay. Im Gegensatz dazu gibt es die Fahrtensegler wie meinen Vater, der sich als Lehrer die Segel absparen musste. Die tauschen die Segel erst, wenn sie nicht mehr reparabel sind. Aber wenn das Segeltuch aus einem guten Material ist, gerade aus Europa und Amerika, ist es dann immer noch für die Taschenproduktion gut geeignet. Wir haben auch mal Segel von einem Offizier der Bundesmarine bekommen, vermutlich von Kuttern der Marineschule. Aber das ist wirklich selten, weil die Segel so lange genutzt werden, bis sie durch sind. Bei den Traditionsseglern ist es ähnlich. Da wird das Material erst ausgetauscht, wenn es nicht mehr schön aussieht.

SCHIFF*Classic:* Im Herkunftsnachweis dokumentieren Sie Schiff, Segel und Segelrevier. Verarbeiten Sie tatsächlich auch Segel, die in der Karibik oder im Indischen Ozean im Einsatz waren?
Edzard Kramer: Wir haben Segel, die im Mittelmeer oder vor Kroatien im Einsatz waren, aber Karibik-Segel sind doch eher selten. Die meisten stammen von Fahrtenseglern aus Ost- und Nordsee. Oder von holländischen Plattbodenschiffen.

SCHIFF*Classic:* Was sind die wichtigsten Schritte bei der Verarbeitung einer Segeltuchtasche?
Edzard Kramer: Zunächst wird das Segeltuch ausgewählt. Dann wird es grob zugeschnitten und farblich sortiert, sodass möglichst dasselbe Segeltuch für eine Tasche verwendet wird. Es folgt der feine Zuschnitt. Danach wird aus dem Material ein Paket für eine Tasche gepackt. Das Nähen ist mit Ausnahme des Wendens gar nicht mal das Schwierigste. Wir lassen die Taschen seit vielen Jahren von einem kleinen Familienbetrieb in Polen anfertigen. Aus einem Fahrtensegel lassen sich zehn bis 15 Taschen nähen. Das ist nicht so viel, weil es eine Menge Verschnitt gibt. Die Außenkanten können beispielsweise nicht verarbeitet werden.

SCHIFF*Classic:* Ihr erfolgreichstes Modell bisher?
Edzard Kramer: Unser erfolgreichstes Modell ist die Messenger Bag „Barkasse“, dicht gefolgt vom Rucksack „Landgang“ und der Damentasche „Deern“. Die „Barkasse“ haben wir von Anfang an im Programm; das ist unser Klassiker. Aber die erfolgreichsten Taschen der vergangenen zwei Jahre sind der Rucksack und die Damentasche. Wir haben eine große Modell- und Farbvielfalt in den Accessoires, und das ist auch das Schwierige an der Produktion. Aber das macht es ja gerade auch interessant. Seit einigen Jahren werden von uns übrigens neben dem 360°-Standard-Flottensortiment auch Taschen als langlebige Werbemittel für Großkunden wie Porsche oder Vodafone produziert.

SCHIFF*Classic:* Was zeigt Ihr Logo?
Edzard Kramer: Das Markenzeichen habe ich mir ausgedacht, als ich mit den Jacken angefangen habe. Die 360° stehen für den Kompass und den Recycling-Kreislauf. Als junger Mann habe ich damals gedacht, dass dieses Einfahrt-Verbots-Verkehrszeichen einerseits für Urbanität steht und andererseits wiederum einen Kontrast zu den 360° herstellt. Damals fand ich die Idee ganz witzig, in einer Stadt unter alle Einfahrt-Verboten-Schilder mein Logo zu kleben, habe dann aber doch lieber Abstand davon genommen, weil das recht teuer werden kann, wenn man Verkehrsschilder verändert.

DER CHEF Pionier der Segeltuchtaschen

Edzard Kramer wurde 1972 als Sohn eines deutschen Missionars in Otjewarango, Namibia geboren. Nach der Rückkehr seiner Eltern wuchs er im Norden, in Ostfriesland, auf. Seit 20 Jahren lebt und arbeitet der gelernte Werkzeugmacher und Ingenieur für Bekleidungstechnik in Hamburg. Seinen Gewerbeschein beantragte er 1994, 2001 begann die Serienproduktion der Segeltuchtaschen. Seine „Taschenagentur Kramer“ in Hamburg-Bahrenfeld gibt es seit 2012.



Foto: Stefanie Klose



GIPFELTASCHE: Die Segeltuchtasche, die sich Stephan-Thomas Klose hier von Edzard Kramer zeigen lässt, war offizielles Geschenk des Bundespräsidenten für die prominentesten Teilnehmer des diesjährigen G-20-Gipfels in Hamburg und wurde in einer Auflage von 80 Stück produziert Foto: Stefanie Klose

UNIKATE: Jedes 360°-Produkt hat seine eigene Geschichte Foto: 360°

laden mit Fock-, Genua- und Großsegeln. Auch Gennaker oder Spinnaker werden auf den rund 20 jährlichen Segeltouren der Taschenmanufaktur Kramer bei Yachtbesitzern und Segelmachern eingesammelt.

Bestes Material

„Segel sind aus einem sehr leichten und haltbaren Material", sagt Kramer. „Sie sind extrem stabil, UV-beständig, reißfest, seetauglich und auch nach zehn Jahren noch durchaus hochwertig." Deshalb werden ältere Segel auch nur sehr selten entsorgt. Vielmehr schlummerten sie als Reserve- oder Ersatzsegel in Garagen und Kellern vor sich hin, ohne aber tatsächlich jemals wieder zum Einsatz zu kommen. Diese Schätze gelte es zu heben, wofür der persönliche Kontakt zu ihren Eigentümern – vorwiegend an der norddischen Küste – wichtig sei.

Alle Stücke Unikate

Es gibt auch andere Hersteller von Segeltuchtaschen in Deutschland, aber Edzard Kramer gilt als Pionier der Branche. „Die erste Tasche habe ich 1999 entwickelt", erinnert er sich. „2001 begann der Vertrieb." Den Weg bereitet habe ohne Zweifel das Schweizer Unternehmen „Freitag" mit seinen Taschen und Rucksäcken aus alten LKW-Planen. „Aber ich bin der Vorreiter der Idee, mit recyceltem Segeltuch zu arbeiten", erzählt Kramer. „Andere Segeltuchtaschen-Hersteller kamen später." Inzwischen umfasst das Sortiment rund 60 „urbane upcycling" Modelle. Jedes Jahr kommen neue hinzu. Sie heißen ganz maritim „Barkasse", „Schlepper", „Tanker" oder „Tender" und werden unter der Marke „360°" im deutschsprachigen Raum, vor allem an der Küste und im Internet, vertrieben.

„Jedes Stück ist ein Unikat," sagt Kramer, „nicht nur, weil wir unterschiedliche Farben und Accessoires kombinieren, sondern weil auch jedes Segel mit einer eigenen Geschichte daherkommt, die ihre Spuren auf dem Segeltuch hinterlassen hat." Weitere Infos im Netz: www.taschen-aus-segeltuch.de ⚓



DAS KONSERVIERTE ELLINGÅ-SCHIFF: Eine Stahlkonstruktion lässt die einstigen Umrisse erahnen

AUS DEM 17. JAHRHUNDERT: Diese niederländische Bronzekanone von 1613 wurde zufällig bei Unterwasser-Filmaufnahmen in acht Meter Tiefe entdeckt

Bangsbo Museum in Frederikshavn

Schiffe, Modelle und Kanonen

Regionalgeschichte zum Anfassen

Die dänische Hafenstadt Frederikshavn im Norden Jütlands beherbergt ein Museum, dessen maritime Komponenten weder aus seinem Namen noch aus seiner Lage ersichtlich, dafür aber ausgesprochen sehenswert sind.

In dem Herrensitz Bangsbo Hovedgård aus dem 16. Jahrhundert, gelegen in einem parkartig gestalteten Wald im Stadtteil Bangsbostrand, ist das regionalgeschichtlich ausgerichtete Bangsbo Museum untergebracht. Es zeigt in vier Abteilungen teilweise oder ausschließlich Exponate aus der Seefahrt.

Das wichtigstes ist zweifellos das Ellingå-Schiff (Ellingåskibet) aus dem Jahre 1163. Das 14,50 Meter lange und 3,50 Meter breite Handelsschiff, das ziemlich genau 100 Jahre nach dem Ende der Wikingerzeit (1066, Schlachten von Stamford Bridge und Hastings, Zerstörung Haithabus) entstanden ist, besteht wie die Wikingerschiffe aus Eichenholz und ist ebenso in Klinkerbauweise beplankt. Man hat es 1922 während der Verbreiterung einer Eisenbahnbrücke über das Flüsschen Ellingå, zirka einen Kilometer binnenwärts von dessen Mündung in das Kattegat, erstmalig entdeckt und nach Begutachtung durch einen Sachverständigen des dänischen Nationalmuseums erst einmal wieder mit Erde abgedeckt. Nachdem man es lange gesucht und 1963 wieder entdeckt hatte, konnte man das Schiff 1968 heben. Über mehrere Jahre ist es mit Polyethylenglykol konserviert und schließlich in einem Raum des Museums zusammen mit dem Voerså-Ruder – einem nach seinem Fundort benannten Seitenruder aus der Wikingerzeit – der Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden. Dreisprachige Texte (dänisch, englisch und deutsch) vermitteln dem Besucher ein umfangreiches Hintergrundwissen über Schiffbau und Navigation im mittelalterlichen Skandinavien.

Die eigentliche Seefahrtsabteilung beinhaltet zahlreiche große Schiffsmodelle und Galionsfiguren, Antriebsmaschinen und kleinere Originalteile von Schiffen, aber auch eine 2.100 Kilogramm schwere Schiffskanone aus Bronze, die 1613 in den Niederlanden gegossen und 1993 vor dem Hafen von Skagen gefunden worden ist.

In der Ausstellung über den Zweiten Weltkrieg beziehungsweise die deutsche Besatzungszeit und den dänischen Widerstand vom 9. April 1940 bis zum 5. Mai 1945 werden auch die deutschen Seestreitkräfte jener Tage thematisiert. Größtes diesbezügliches Ausstellungsstück ist ein 2-Zentimeter-Luftabwehrgeschütz von Oerlikon auf Lafette der deutschen Kriegsmarine. Die gleichen Geschütze aus Schweizer Fertigung wurden auch von den dänischen Handelsschiffen geführt, die in alliierten Diensten Konvoifahrten unternahmen.

Und selbst die umfangreiche Kutschensammlung dieses in seefahrtsgeschichtlich interessierten Kreisen wenig bekannten Museums hat ein maritimes Exponat zu bieten: ein Ruder-Rettungsboot einschließlich seines einst von Pferden gezogenen Transportwagens der dänischen Seenotrettung.

Detlef Ollesch ⚓

INFO

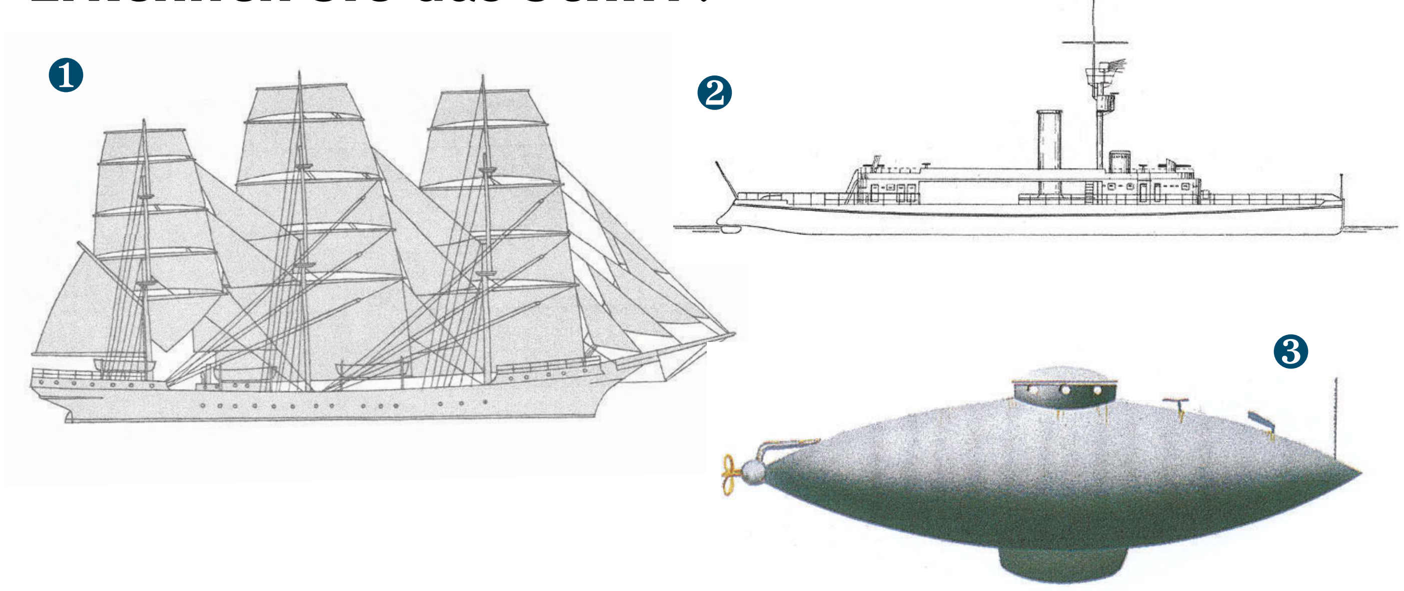
Anschrift
Bangsbo Museum
Dronning Margrethes Vej 6,
9900 Frederikshavn, Dänemark

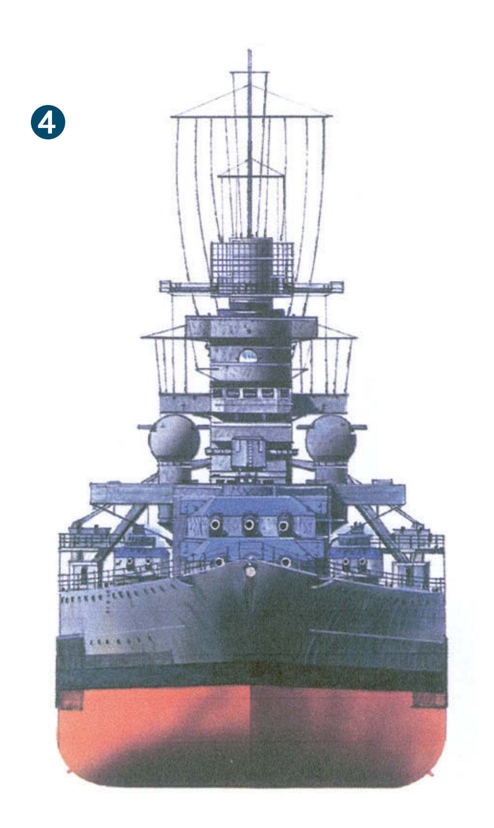
Öffnungszeiten
Sept.–Okt.: Mo–Fr 10–16 Uhr
Nov.–Dez.: Mo–Fr 11–15 Uhr
22.–31. Dez.: geschlossen
Die Öffnungszeiten in allen anderen Monaten erfragen Sie bitte direkt unter:
Tel.: +45 98 423111

Fotos: Detlef Ollesch (2)

Bilderrätsel

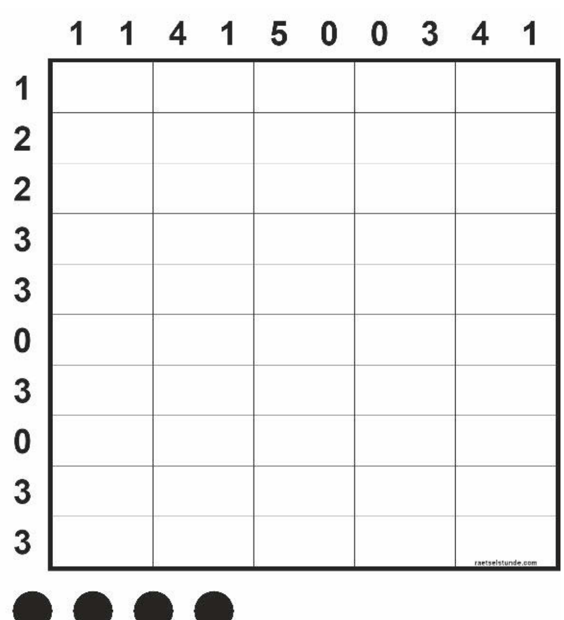
Erkennen Sie das Schiff?

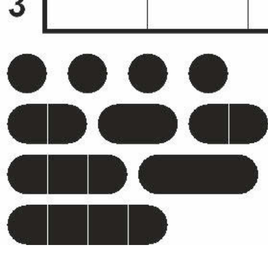




Logikrätsel

Tragen Sie die jeweiligen Schiffe (4 x 1er, 3 x 2er, 2 x 3er und 1 x 4er) in das Koordinatensystem ein. Die Zahlen geben an, wie viele Schiffe beziehungsweise Schiffssektionen waagerecht und wie viele senkrecht positioniert werden dürfen. Auflösung Seite 82.





Lösungen:

Bilderrätsel

1 Segelschulschiff *Danmark* (dänische Handelsflotte, Stapellauf 1933)
2 *SMS Vaterland* (Flusskanonenboot der Kaiserlichen Marine)
3 *Goubet I* (U-Boot der französischen Marine, Stapellauf 1887)
4 *Scharnhorst* (Schlachtschiff, Deutsches Reich, Stapellauf 1936)

Rätsel: Erik Krämer/Rätselstunde, www.raetselstunde.com; Fotos: Sammlung GSW (4)



Madagaskar

Unzählige Male ist die „Insel der wilden Schweine“ bereits in den Anfängen der professionellen Kartografie thematisiert worden, und auch die hier abgebildete Karte von 1656 kann unter den damals vorherrschenden Umständen und technischen Möglichkeiten durchaus als gelungen bezeichnet werden. Marco Polo nannte die Insel in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts Magastar oder Madugascar, aber erst am 2. Februar 1506 fand sie der Portugiese Antao Gonsalves erneut und benannte sie nach dem Heiligen des Entdeckungstages Isla de Sao Lourenco (Lorenzinsel). Die Franzosen waren es, welche die Insel kultivierten und auf Betreiben von Kardinal Richelieu 1642 zu ihrem Besitz erklärten. *GSW*

Foto: picture-alliance/CPA Media



Gasidsa
Comeræ
Loura
Insulæ tres
C E A N
du
Sam̃odo
Angovan et Answanni
Demonyo
I. de Bugi
Caput Sti Sebastiani
Portus Sti Sebastiani
Marci Portus
Insulæ de Diego Soares
Aro
Insulæ 2. Nuñi Pereiræ
Spiritus Sanctus als Cenbracas
Rotundus
Portus als Vingagora
Boamarage
C. de Boamarage
Cocorum C
Caput St. Andreæ
R I D I
Cady
St. Andreæ Portus
Spalcenborg
St. Angel
Sinus Ioannis Mariæ de Cunha
St. Antonij In
Angoada
les Eaux
Sti Antonij Caput et Sinus als Antongil
Terra Sti Antonij
Arco Arc
Sta Maria
Bareiræ Baya de Pracel
Cacambunt Bout du Bout
Radix
Doparcelum
Maniato ou Manialufo
et Æ T H I
Terra del gada Terre deliée
Antavares
Mannajara
Port aux Prunes
Pontanan
Sta Apollonia als I Maurice
Mananjara
Tonne mene
Stus Vincentus
Terre Rouge
Mascarenhæ Insulæ
Vinangue fe
Matatana
Manapatan
O P I E N.
Iacobus
les Tapates
Atabasta
Anparouge
Port aux Gallions
Manaiba
Aniboule
Manafiaf
Manatenga
Fanzaire
Ligne Tropique du Capricorne.
Babancium
Insulæ 4 Stæ Claræ
Insula Ioannis de Lisboa
Port de Tonobaia
Anambolo
Rama
Cap
Stæ Luciæ Portus
Antipera ou Sta Clara
Centurambaia Port 9 ou Port de Tonombaia
Mansale
C. Stæ Mariæ
C. Sti Sebastianj
C. Sti Romanj
Insulæ 2 Sti Romanj

SMS Thüringen

Höhepunkt am Skagerrak: Das 1909 vom Stapel gelaufene und 1911 in Dienst gestellte Großlinienschiff (Schlachtschiff) der *Helgoland*-Klasse erlangte vor allem durch seinen Einsatz in der Skagerrak-Schlacht international Beachtung. In der Nacht zum 1. Juni 1916 versenkte das Schlachtschiff gemeinsam mit *Ostfriesland* und *Friedrich der Große* den britischen Panzerkreuzer *Black Prince*. Das Titelthema beschreibt detailliert die Bau- und Einsatzgeschichte von *SMS Thüringen*.





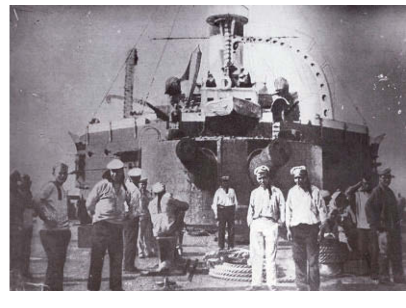
Scharnhorst-Kommandant

Ein Seemannsleben: Kapitän zur See Fritz Hintze war Navigationsoffizier auf dem Schweren Kreuzer *Admiral Hipper* und fiel als Kommandant des Schlachtschiffes *Scharnhorst*. Wir spüren seiner Biografie nach.



Gorch Fock

Geburtstag: Das Segelschulschiff der Marine wird 60 Jahre alt! Grund genug, auf das außergewöhnliche Einsatzleben der berühmtesten deutschen Bark zurückzublicken.



Meuterei

Revolutionsschiff: Auf der russischen *Knjas Potemkin Tawritscheski* ereignete sich 1905 eine Revolte, die zaristische Truppen schließlich blutig niederschlugen. Was damals genau geschah, erfahren Sie in der nächsten Ausgabe.

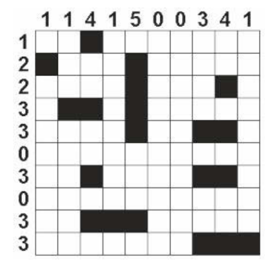
Außerdem:

Kriegsjahr 1943 Das deutsche U-Boot *U 43* versenkt die *Doggerbank*

Pella Geschichte eines gesunkenen Frachtschiffes

Room 40 So arbeiteten die britischen Codeknacker

Auflösung des Rätsels



Die nächste Ausgabe von SCHIFF*Classic* erscheint am 12. Dezember 2016

Fotos: Archiv Grützner, picture-alliance/Fine Art Images/WZ-Bilddienst/ZB



So erreichen Sie uns

Abonnement/Nachbestellung von älteren Ausgaben

Schiff Classic ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel. +49 (0) 1805.32 16 17*
oder +49 (0) 8105.38 83 29 (normaler Tarif)
+49 (0) 1805.32 16 20*
leserservice@schiffclassic.de
www.schiffclassic.de/abo
www.schiffclassic.de/archiv
*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

Preise Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 17,80 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten) Jahresabonnement (6 Hefte) € 48,00 inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten

Erscheinen und Bezug *Schiff Classic* erscheint sechsmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Redaktion (Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)
Schiff Classic
Infanteriestr. 11a, 80797 München
redaktion@schiffclassic-magazin.de
www.schiffclassic-magazin.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

Anzeigen
uwe.stockburger@verlagshaus.de

Impressum

Nr. 22 | 6/2017 | November–Dezember | 5. Jahrgang
Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 98 | 45. Jahrgang
Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

Schiff Classic, Tel. +49 (0) 89.13 06 99.720
Infanteriestr. 11a, 80797 München

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik, Alexander Müller
Chef vom Dienst Christian Ullrich

Redaktionsbeauftragter der DGSM Dr. Heinrich Walle (Fregattenkapitän a. D.)

Wissenschaftlicher Beirat Dr. Jörg Hillmann (Kapitän z. S.), Prof. Dr. Christoph Schäfer, Dr. Heinrich Walle, Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R.)

Layout Ralph Hellberg

Verlag GeraMond Verlag GmbH
Infanteriestr. 11a, 80797 München
www.geramond.de

Geschäftsführung
Clemens Hahn

Gesamtanzeigenleitung
Thomas Perskowitz
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.527
thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Anzeigenleitung
Uwe Stockburger
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.521
uwe.stockburger@verlagshaus.de

Anzeigendisposition
Rudolf Schuster
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.140, Fax +49 (0) 89.13 06 99.100
rudolf.schuster@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 27 vom 1.1.2017

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Unterschleißheim

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck LSC Communication, Krakau

ISSN 2196-7490





Modellbau 2017
Neuheiten vom Besten!
King of Prussia
1:42
Britisches
Schmugglerschiff
Länge: 745 mm
Bestell-Nr. 20162
Sea-Jet
Evolution
Länge: 685 mm
Bestell-Nr. ro1266
BRUSHLESS POWERED
SEA-JET
EVOLUTION
www.krick-modell.de
COREL
King of Prussia
Fordern Sie den aktuellen Krick-Hauptkatalog gegen
€ 10,- Schein (Europa € 20,-) oder den "Highlights 2017"
Prospekt gegen Einsendung von Briefmarke im Wert
von € 1,45 Porto (Europa € 3,70) an.
Diese Kataloge sind auch bei
Ihrem Fachhändler erhältlich.
ro marin by krick
krick
Modellbau vom Besten
Klaus Krick Modelltechnik
Inhaber Matthias Krick
Industriestr.1 · 75438 Knittlingen
Düsseldorf 1:25
Feuerlöschboot, Gesamtlänge: 1160 mm
Bestell-Nr. ro1100
www.bildwork.de/AZ KSC032017